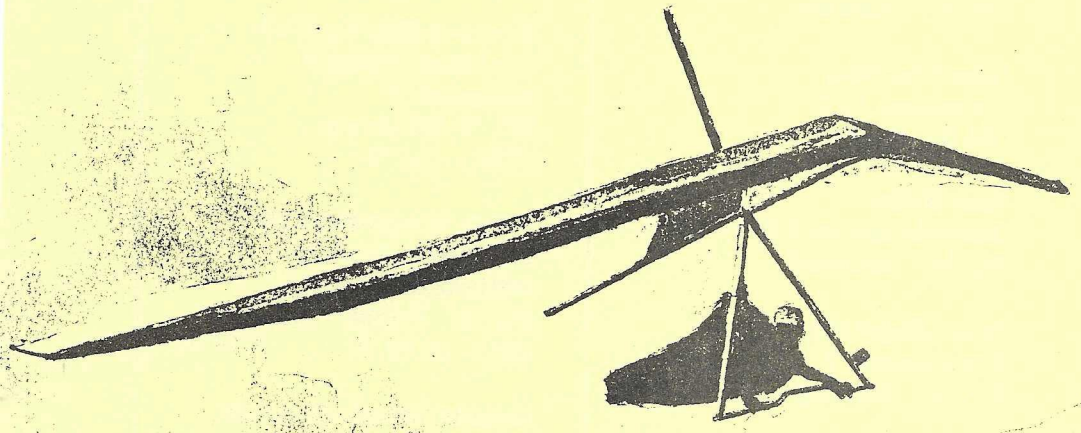
GUNNAR REMER ARJEPLOG

HYPOXIA

INFO-BLAD FRÅN HÄNGFLYGSEKTIONEN

Nr 29

Dec. 1988



SVENSKA FLYGSPORTFÖRBUNDET
HÄNGFLYGSEKTIONEN

SVENSKA FLYGSPORTFÖRBUNDET
FSF
SWEDISH AVIATION SPORTS FEDERATION

Hypoxia är ett informationsorgan för alla klubbmedlemmar i alla hängflygklubbar anslutna till Svenska Flygsportförbundet (FSF). Hypoxia ges ut fyra gånger per år och distribueras direkt till medlemmarna. Det ankommer på klubbarna att hålla FSF med aktuell medlemslista på sätt som särskilt informeras om. Meddelanden som FSF Hängflygsektion (FSF/H) vill skall nå klubbarnas styrelse, grupper av medlemmar eller enskilda medlemmar och som publicerats i Hypoxia behöver inte sändas på annat sätt.

FSF/H är en sektion i FSF och associerad till Kungliga Svenska Aeroklubben (KSAK). Genom KSAK är FSF anslutet till det Internationella Flysportförbundet (FAI) och FSF/H till dess Hängflygkkommission (CIVL). FSF-anslutna klubbar är anslutna till Riksidrottsförbundet (RF).

HÄNGFLYGSEKTIONENS STYRELSE EFTER ÅRSMÖTET VÅREN 1988

Ordförande, sponsorfrågor, omval 1 år	Karl-Axel Dahlbergh Box 121 930 90 Arjeplog
Sekreterare, omval 2 år	Gunilla Björkman Backlöksvägen 103 162 43 Vällingby
Utbildning, regler, Hypoxia, kontaktman luftfartsverket, omval 2 år	Rolf Björkman Backlöksvägen 103 162 43 Vällingby
Olycksrapporter, 1 år kvar	Sven Lindén Fjällgatan 38 116 45 Stockholm
Extern information, ultralättfrågor, 1 år kvar	Robert Krockmar Fröjavägen 10 C 832 00 Frösön
Tävlingar, nyval 2 år	Sune Bodin Jakobsdalsgatan 4 B 852 41 Sundsvall
Suppleant, omval 1 år, sektionens kassör	Orvar Häggström Kompassgatan 7 413 16 Göteborg
Suppleant, nyval 1 år	Hasse Johansson Skogsmästarskolan 779 00 Skinnskatteberg
I FSF styrelse, ordinarie suppleant	Rolf Björkman Sven Lindén

Hypoxias redaktionsadress

Rolf Björkman
Backlöksvägen 103
162 42 Vällingby
Tel 08-739 39 70

Ansvarig utgivare

Rolf Björkman

Material till nästa nummer skall vara redaktionen tillhanda senast 1989-02-25.

Omslagsbild: Bengt-Arne Strand, Scotten

KLUBBAR ANSLUTNA TILL FSF/H

Aquil Hängflygklubb
c/o Bengt Hammarsten
Kolgränd 5
910 24 Obbola
090 - 451 05

Arjeplogs Hängflygklubb
c/o Karl-Axel Dahlbergh
Box 121
930 90 Arjeplog
0961 - 108 50

Arvidsjaurs Hängflygklubb
c/o Bo Kärrman
Ankarskatavägen 87 B
941 34 Piteå
0911 - 116 23

Club Fjällvingen Hede
c/o Anders Backman
Wemergatan 5
820 93 Hede
0684 - 108 77

Dorotea Hängflygklubb
c/o Gunnar Lindahl
Avaträsk 436
910 70 Dorotea
0942 - 211 20

Dundrets Hängflygklubb
c/o Urban Olofsson
Källgatan 8
972 00 Gällivare
0970 - 152 61

Frösö Hängglidarklubb
c/o Robert Krockmar
Fröjavägen 10 C
832 00 Frösön
063 - 10 42 79

Gwaihir hanggliding klubb
c/o Dennis Lewrén
Arsenalsgatan 12
411 20 Göteborg
031 - 13 47 87

HFK Dala Dragons
c/o Patrik Munter
Nusnäs bygata 55
792 04 Nusnäs
0250 - 371 81

Hängflygklubben Scotten
c/o Rolf Björkman
Backlöksvägen 103
162 43 Vällingby
08 - 739 39 70

HFK Åre Scandinavian Wings
c/o Arne Madsen
Källvägen 18
830 13 Åre
0647 - 506 63

Ikaros Hängglidarklubb
c/o Leiler Karlsson
Pålhammarsgatan 3
521 00 Falköping
0515 - 129 27

Kiruna Hängflygklubb Myggan
c/o Einar Lindblom
Matjojärvigatan 4
981 39 Kiruna
0980 - 824 32

Lidingö Deltaving klubb
c/o Mats Paulsson
Huvudsta Gård
171 56 Solna
08 - 27 86 98

Mosebacke Aeronautiska Sällskap
c/o Keijo Hiltunen
Brisvägen 14
132 00 Saltsjö Boo
08 - 715 85 42

Skånes Drakflygarklubb
c/o Hans Berg
Kurirgatan 20
252 53 Helsingborg
042 - 11 81 13

Sundsvalls Hänggäng
c/o Sune Bodin
Jakobsdalsgatan 4 B, 2 tr
852 41 Sundsvall
060 - 12 38 53

Umeå Hängflygklubb
c/o Fred Lundberg
Färgställsgatan 9
902 53 Umeå
090 - 12 09 40

Vårgårda Hängflygklubb-Lyftet
c/o Flemming Göransson
Lövsångaregatan 8 A
447 00 Vårgårda
0322 - 232 07

Vänersborgs Hängflygklubb Pegasus
c/o Lennart Karlsson
Nygatan 46
462 00 Vänersborg
0521 - 607 65

Åre Drakflygarklubb
c/o Folke Wikberg
St Olavs väg 16
830 13 Åre
0647 - 511 11

Örebro Hängflygklubb Örnhänget
c/o Tord Olsson
Berghultsvägen 3
702 27 Örebro
019 - 12 58 48

Redaktören har ordet

Åter ett år till ända. Hur var detta året? Summerar man var det väl trots allt ganska bra. En del negativt men ganska mycket positivt.

Till det negativa hör utan tvivel haverierna. Tendensen förefaller ökande. Förmodligen får man det intrycket därför att vi ökat omfånget av flygning. Rapportvilligheten tycks också öka. Den övervägande orsaken tycks vara att piloter flyger under för svåra förhållanden och gör det man inte är utbildad för. Intentionerna i våra regler när det gäller utbildningsgång och krav tycks inte följas. Jag har därför utformat en tolkning av dessa principer i form av en utbildningsplan för hela skedet fram till Häng III. Det här behandlades särskilt på repetitionskursen för instruktörer under hösten och Du kan läsa om det på annat håll i detta nummer.

Även om de är färre nu så bryr sig några inte om de regler som gäller. Toppen nådde förmodligen den pilot som havererade med en hängglidare försedd med trike. Maskinen var inte typgodkänd, besiktad eller registrerad. Piloten saknade ultralättcertifikat men hade Häng II. Han påstod vid haveriutredningen att han inte visste att man inte fick flyga sådana apparater och menade att informationen var bristfällig.

Det är för mig en gåta hur någon efter all den information som lämnats i Hypoxia kunnat undgå att veta. Hur kan man dessutom examineras till både Häng I och II utan att läsa detta i "Samlade föreskrifter för hängflygning". Och hur kan man efter att ha nått Häng II ha så dåligt omdöme att man inte tar kontakt med en enda människa med erfarenhet innan man flyger en sådan maskin. Har man gjort det måste information rimligen givits. Frågan är om piloten hade dåligt omdöme och ljugit eller hade synnerligen dåligt omdöme och talade sanning.

Maktkamp, ovänskap och intolerans förekommer också. Jag har förstått att detta är mycket vanligt inom sportens och föreningens värld.

Det positiva är dock flygandet. Där har vi stadigt utvecklats. Vi börjar bli ganska eniga om hur utbildningen bör bedrivas och vilka krav som skall ställas på elever under olika faser. De som genomförde repetitionskursen för instruktörer vågar jag påstå känner till vad som måste ingå i utbildnigen och hur långt eleven kan släppas. Missförståndet

→

att man är färdigutbidad efter Häng I är definitivt tillrättat.

Exempel på flygningens utveckling är alla de distanser som flögs denna sommar. Rekorden slogs på löpande band. Tidigare rekord fördubblades faktiskt.

Vi ser också av tävlandet att vi blivit bättre. Vi har nått bra resultat i internationella tävlingar. Vi har haft många som satsat på tävlingar både här hemma och utomlands.

Jag tycker vi kan se 1989 an med viss tillförsikt. Ha ett **GOTT NYTT ÅR!**

Rolf Björkman

Namnbyte

Under årets lopp har vår klubbs centrum hela tiden flyttats ut mot kusten och nu är klubbaktiviteten störst i Piteå och Skellefteå.

När nu vårt namn Arvidsjaurs Hängflygklubb klingar lite avsides har vi beslutat att ett namnbyte vore lämpligt. Några förslag har inkommit och har sammanställts för omröstning.

Det nya namnet skall inte ha ortsanknytning för liknande situation inte skall uppstå igen. Vilket det nya namnet blir återkommer jag om när beslut tagits.

HPA Jörgen Wikström
Arvidsjaurs Hängflygklubb

HÄNGFLYG KLUBBEN SCOTTEN SWEDEN

Ett Scott(e)år är till ända. Även om vi inte kan slå oss alltför hårt på bröstet så kan vi i alla fall känna oss nöjda.

Vi tog en tredjeplats på SM i lag med känn på en andraplats. DM arrangerades på ett hedervärt sett.

Sedan förra rapporten har en hel del flugits tack vare den fina hösten. I början av december hade vi vårt traditionella och stadgeenliga höstmöte. Som vanligt ställde ett ansenligt antal medlemmar upp. Det var mycket diskussion om kommande verksamhet, idéer hur nybörjare skulle hjälpas vidare, pizzaätande och videofilmstudier av avancerade flygövningar på olika platser på jorden.

Rolf Björkman

Repetitionskurs för instruktörer genomförd

Under november genomfördes en repetitionskurs för instruktörer under ledning av undertecknad. Denvarade i två dagar. Huvuddelen av våra instruktörer var med.

Jag vågar påstå att kursen blev uppskattad och var synnerligen nödvändig. Det var ett bra tillfälle att enas om en massa saker och att dryfta olika spörsmål. Erfarenhetsutbyte är också bra. Några av de viktigaste sakerna som stod på programmet och som ledde fram till enad uppfattning.

* Synen på lämpliga hänggliders för nybörjare. Det vi kom fram till framgår i den artikel och sammanställning som finns på annat ställe i detta nummer.

* Utbildningssystemet. Safe Pro var

Forts sid 42

Ändring nr 3

Samlade föreskrifter för hängflygning

FÖRTECKNINGAR ÖVER ÄNDRINGAR

Nr	Ändringens datum	Sid	Införd av	Nr	Ändringens datum	Sid	Införd av
1	87-07	10	BÖ	11			
2	87-12	6	BÖ	12			
3	88-12	6,7,8,13-14 17-19,47,51,54 55,56,58-64	BÖ	13			
4				14			

Sid 6: Denna sida hade tidigare ändringar enligt Ändr 2. Kontrollera att denna är införd. Rubriken mom 3.1 skall lyda: Häng I - Elevstadium

Sid 7: Rubriken mom 3.2 skall lyda: Häng II - Elevstadium

Sid 8: Rubriken mom 3.3 skall lyda: Häng III - Pilotstadium

Sid 13-14: Bilaga 2: Sidorna återfinns i sin helhet efter denna text eftersom de innehåller många ändringar.

Sid 17: Tidigare sid 17 flyttas till sid 18. Helt ny sid 17, Underbilaga 2:2, återfinns efter denna text.

Sid 18: Tidigare sid 17 flyttad till sid 18 som tidigare var blank.

Sid 19: Efter första meningen under rubriken tilläggs: Skall från och med den 1 januari 1987 fortsätta att gälla med stöd av 50, 92 och 133§§ luftfartsförordningen 1986:171. (LFS 1986:47).

Sid 47: Moment 4. Övergångsbestämmelser tas bort.

Sid 51: Efter första meningen under rubriken tilläggs: Skall från och med den 1 januari 1987 fortsätta att gälla med stöd av 27, 28, 50, 78, 92, 94 och 104§§ luftfartsförordningen 1986:171. (LFS 1986:47).

Sid 54: Sista meningen i mom 7.1.5 skall lyda: Vid flygning inom fjällområdet utanför startplatsens närhet rekommenderas att nödsändare medförs.

Sid 55: Efter första meningen under rubriken tilläggs: Skall från och med den 1 januari 1987 fortsätta att gälla med stöd av 16, 30 och 32§§ luftfartsförordningen 1986:171. (LFS 1986:49).

Sid 56: Mom 4.2.1 skall lyda: Sökande skall uppfylla kraven på allmän lämplighet enligt BCL-C 1.1 mom 1.4.1.1. (LFS 1986:49).

Sid 58: Mom 5.1.1 skall lyda: Sökande skall uppfylla kraven på allmän lämplighet enligt BCL-C 1.1 mom 1.4.1.1. (LFS 1986:47).

Sid 59: Efter första meningen efter rubriken tilläggs: Skall från och med

den 1 januari 1987 fortsätta att gälla med stöd av 16, 18, 22, 27, 132 och 133 luftfartsförordningen 1986:171. (LFS 1986:48)

Sid 60-63: Många ändringar och tillägg. Hela BCL-M 5.4 från andra sidan återges efter denna text.

Sid 64: Ny sida = sista sidan av BCL-M 5.4.

OBS: Annan text före och mellan hela sidor som ändras förekommer. Meningen är att Du skall kunna ta ut sidorna och klistra över dem över de gamla sidorna.

Rolf Björkman

Tävlingskalender-1989

TRÄNINGSLÄGER I ITALIEN

?	SM		RANKING
MAR. 11/3	KM UMEÅ HFK	UMEÅ	
APR. 29-1/4	DM SÖDRA I	ÅLLEBERG	
	DM MELLERSTA EJ NÅGON UPPGIFT OM DATUM		
MAJ. I BÖRJAN AV	NM	VÅGÅ NORGE	
MAJ. 13-15/5	DM NORRA	GALTISPUODA	
JUNI	EVENTUELT LANDSKAMP MOT NORGE+MITT SCANDIA		RANKING
JULI 3-23	WM I FIECH	SWEITCH	
AUG. 13-14/6	MITT SCANDIA CUP	ÅRE	RANKING

Datum och plats för träningslägret är ännu ej fastställt

När det gäller SM så är det ingen som anmält intresse för att arrangera detta jag förväntar mig att [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] månad som är tillig att åta sig den uppgifte

(88-12 Ändr 3)

Bilaga 2

TILLÄGGSFÖRESKRIFTER, TOLKNINGAR OCH GODKÄNNANDEN

I denna bilaga införs tilläggsföreskrifter, som gäller hängflygning och som inte passar in på annan plats.

Tolkningar av föreskrifter gjorda av FSF/H redovisas. I vissa fall redovisas en verbal beskrivning av föreskrifter för att underlätta förståelsen av föreskriftens innebörd.

De godkännanden som redovisas här gäller godkännanden av Luftfartsinspektionen, KSAK/FSF eller FSF/H. Främst rör det materiel och utbildningsprinciper.

1. TILLÄGGSFÖRESKRIFTER

Inga tilläggsföreskrifter är utfärdade.

2. TOLKNINGAR

Tolkningar och allmänna förklaringar har gjorts beträffande föreskriften för bogsering och publicerats i Hypoxia. Kopia på aktuell artikel återges i underbilaga 2:1. Innehållet i artikeln är inaktuellt vad avser personnamn. Ytterligare godkännande framgår av mom 3 nedan. ./2:1

3. GODKÄNNANDE

3.1 Bogsermetodik och bogserutrustning

Följande bogsermetodik har godkänts av FSF/H.

- Scating-metoden. Ursprunglig likare för utrustning och användning framtogs av Sundsvalls Hänggäng.

- Fluch-metoden. Ursprunglig likare för utrustning och användning framtogs av Drakcenter, Vårgårda.

3.2 Metodik för grundskolning genom bogsering

Del av grundskolning till Häng I får genomföras i form av bogsering. Därvid gäller följande krav utöver de allmänna föreskrifterna för bogsering.

- Instruktör skall ha genomgått särskild kurs: "Grundskolning genom bogsering".

- Som dragfordon skall användas snöskoter eller vinsch. Vinschtyp skall vara godkänd för grundskoklning av någon av de instruktörer som enligt nedan är godkända att genomföra kursen "Grundskolning genom bogsering".

- Underlaget vid skoterbogsering skall vara jämn snötäckt is. Underlaget vid vinschbogsering skall vara jämnt och lämpligt för grundskolning.

- Utbildningen skall följa principerna enligt kompendiet "Skolning genom bogsering".

- Rätt att genomföra kursen "Grundskolning genom bogsering" har de instruktörer som särskilt godkänts av FSF/H styrelse.

3.3 Utbildning av instruktörer för bogsering

För att utbilda andra i bogsering (inflygning av förare med minst tidigare

utbildning till Häng I) skall på instruktörens behörighetshandling vara infört "Bogsering instruktör/Towing Hang Gliding Instructor". För att instruktör skall erhålla denna tilläggsbehörighet skall särskild utbildning genomgås. Godkända instruktörer att förmedla denna särskilda utbildnig till andra instruktörer är de instruktörer som särskilt godkänts av FSF/H styrelse.

Nedanstående text tillhör inte sid 14 "Samalde föreskrifter för Hängflygning". **Ändring 3 fortsätter på sid 9 och 14.**

Tävlingar hängflygåret 1988

Det gångna Hängflygåret är nu tillända och planeringen för nästkommande är i full gång.

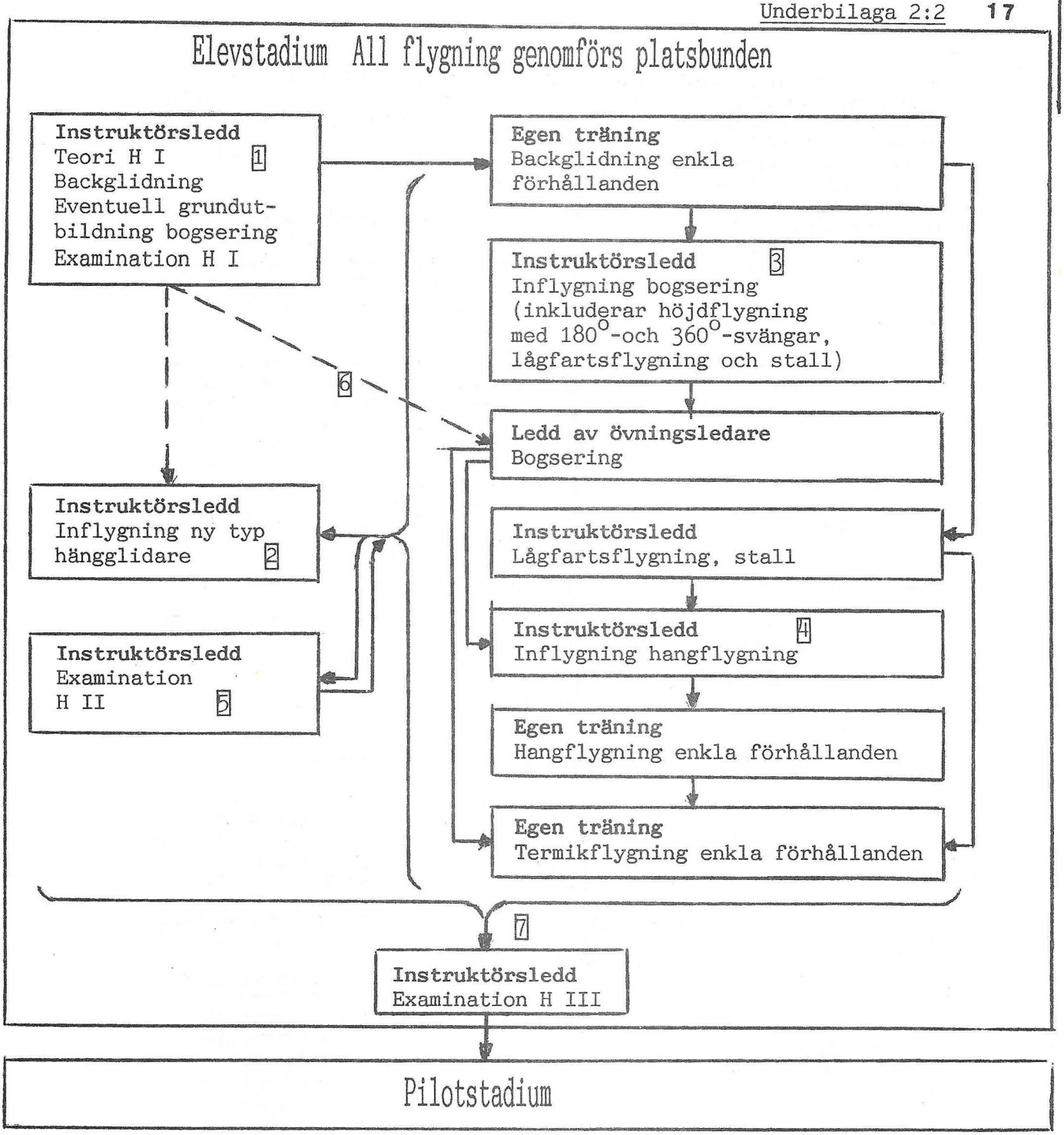
Om vi först och främst ser på det gångna året så har det vad det gäller de vädermässiga förhållanderna på tävlingarna"nationella" inte bjudits på några större överaskningar.Det handlar för det mesta om väntan på det minst dåliga förhållandet att flyga i.

Ett nytt inslag var dock de bogser tävlingar som dels Skåne samt Stockholm genomförde. Båda höls under inte altför bra väderförhållanden men trots det så gick det ändå att genomföra förhållandevist långa distansflygningar ca 50km,och om man ser på vad som flygits i övrigt så är det så kallde slättlandsflygningarna som har gett det i särklass bästa resultaten. Personligen tror jag att om vi satsar mer på den typen av flygningar, framföralt mer tävlingar, så kommer vi att nå en högre standard som distansflygpiloter.

EN annan glädjande utveckling är det fantastiska intresset för XC-ligan som uppstått.Deltagarantalet har sedan föregående år ökat med hela 375% och dom flygna distanserna har mer än tredublats.
En del av det ökande intreset får nog tillskrivas det raporteringssystem som gör att dom piloter som deltar i XC-ligan får färsk information under säsongen.Tyvär så råder det vissa problem angående reglerna ,läs igenom dom.Det är också en del flygningar som ej har blivit godkända, dels pga av att man flygit i TMA utan följande av gällande regler,dels ej skaffat vittnen till sina flygningar,samt att man i två fall skickat XC-rapport med en kompis som sedan glömde att lämna in den ,där rök 10 mil.
Sammanlagt var det åtta XC-flygningar som ej blev godkända.
Jag hoppas att reglerna för XC-ligan inte upplevs som byrokratregler,dom har skapats dels för att det skall bli kotinuitet i rapporteringen samt att ni skall lära er att sköta dom uppgifter i tävlingssamanhang som åläggs er, nog om detta.
Om man skall tro ryktena om planeringen inför näskommande säsong så lär det bli ett stenhårt kämpande om längsta distans kanske får vi en 20 mila.

Internationella tävlingar
Om vi börjar med NM-et så var det följande piloter som deltog för Sveriges räkning, Pär Fornander,Fredrik Fex,Björn Kroglund,Peter Wikander.Själva tävlingen var väl inte alltför väl planerad men sånt händer Resultatmässigt så blev det ett stort"sjunk" det vill säja vi började ej NM et,vi får hoppas att det går bätre nästa gång då NM et -89 går i VÅGÅ.

Landskampen mot NORGE, som vanligt var det dåligt väder så endast ett heat gick att genomföra. Och det i dåliga förhållanden skrala insatser av di SVENSKE 10 man starka laget gjorde att NORGE! vann landskampen. Nu finns det planer på att ordna en landskamp nästa år också så det finns möjlighet att reparera skadan.Info.i en liten by i närheten av tävlingsområdet finns det en PUB,inget speciellt med det länker ni,nä men det är hur man betalar för ölen som dricks.



1 Normalt minst 5 dagars utbildning.

2 Alltid före egen flygning med ny typ av hängglidare för alla med H I eller II. Normal tid för inflygning 2-4 dagar vid stort steg mellan tidigare hängglidartyp och ny samt tidigt i utbildnigen. 1-3 dagar vid mindre steg beroende på erfarenhet.

3 Påbörjas med egen hängglidare normalt när flygning skett 3-5 dagar efter inflygning på hängglidartypen. Med vinsch och instruktör godkänd för grundskolning kan inflygning påbörjas tidigare, ev med skolvingar först.

4 Utbildning i hangflygning påbörjas inte innan lågfartsflygning och stall i samband med höjdflygning genomförts.

5 Examination till H II när kraven fylls. Denna examination ändrar inte utbildningskraven eller utbildningsgången.

6 Inflygning på bogsering kan anses vara genomförd om den skett under grundskolning och eleven bedöms klara den självständigt. Ett krav är att höjdflygning med lågfartsflygning och stall ingår.

7 Examination till H III när kraven fylls. OBS kraven på erfarenhet efter examination till H II.

Rolf Björkman

Det går till enligt följande, du beställer som vanligt det du brukar"en stor stark" därefter så tar du en stor tärning och kastar en gång.Höga nummer gav billigt öl och låga nummer gav J..... billigt öl piffit va.
Nu har detta inget att göra med utgången av landskampen ,laget skötte sig mycket bra,jag var själv med.

EUropamästerskapen, efter mycket vända att plocka ut laget till tävlingen,plus en lagledare så blev det i alla fall så här i efterhand ett bra lag som försvarade SVERIGES färger i ITALIEN en 5te plats totalt det är jä.....bra. Som bästa SVENSK placerade sig Folke "bra gjort" tätt följd av Anders"comming man" därefter Karlsson"!?"

Fiesch SWEITCH för andra året i rad anordnades denna tävling i ett område där Gud inte hade tänkt sig att det skulle landas med nån hängglidare.Om ni tänker er att man viker upp lämpligt stora delar av Skåne sådär snett på högkant ochså syr man ihop kors och tvärs nere i vecket med kraftledningar så förstår ni hur det ser ut, Well nu finns det ju ett och annat ställe som är bra ochså ,så förkasta inte stället om ni har vägarna förbi.
Ni förstår kanske att det krävs en hel del av dom piloter som skall tävla i detta område.Dom som gjorde bäst ifrånsig var samma tre som i ITALIEN men med nu hade Karlsson taitat i snöret och blev bäste svensk 27a därefter Folke 31 och Anders 41a.
Nästa gång det är dags i FIESCH så gäller det VM!

Ja det var lite kort information om årets tävlingar och jag önskar er alla en GOD JUL och ett GOTT NYTT flyg år.

Deltagar och resultatlistor -88

NM DANMARK

1 Pär Fornander
2 Fredrik Fex
3 Björn Kroglund
4 Peter Wikander

1 NORGE
2 SVERIGE
3 DANMARK

EM

23 Folke Wikberg
27 Anders Andersson
29 Mats Karlsson
32 Per Fornander
38 Fredrik Fex

1 GREAT BRITAIN
2 DEUTSCHLAND
3 ITALIA
4 OSTERREICH
5 SWEDEN

LANDSKAMP NORGE

3 Matias Petersen
4 Lars Lind
9 Björn Kroglund
12 Håkan Sundin
16 Urban Lind
24 Arne Madsen
30 Kenneth Norberg
40 Peter Nietlisbach
41 Robert Elmersson
50 Peter Wikander

25 Annika Hopfgarten

2a Placering i lag

FIESCH

27 Mats Karlsson
31 Folke Wikberg
41 Anders Andersson
65 Urban Lind
69 Håkan Sundin
70 Peter Nietlisbach
82 Kenneth Norberg
93 Göran Liss

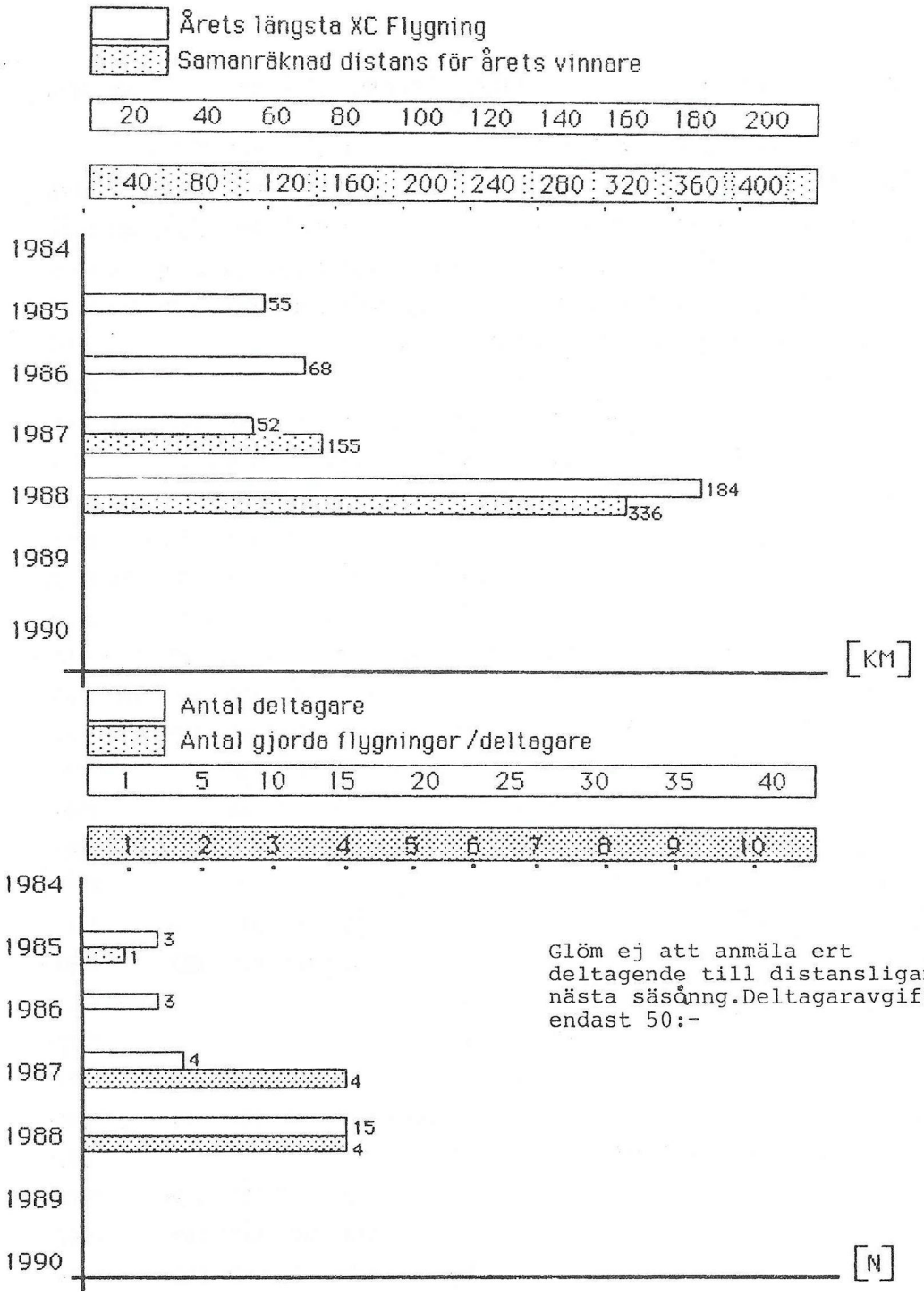
1 GREAT BRITAIN
2 AUSTRALIA
3 SWITSERLAND
4 DEUTSCHLAND
5 USA
6 OSTERREISCH
7 BRASILIA
8 SWEDEN

Säsongen-89

Kommande säsong skall vi starta med ett training läger i början av säsongen troligtvis i Grappa. Där kommer dom 15 första på ranking listan få bidrag från HFS .Träningslägret är naturligtvis öppet för alla som vill delta,lägret kommer att läggas upp så som tidigare att man har uppgiftsflygningar varje dag med genomgångar på kvällarna.Anmälan till detta göres till tävlingsansvarig.

Hälsningar Bune

Detta diagram är tänkt att visa trenden inom XC flygningen och därigenom ge os en vink om standarden på XC flygningarna höjs med åren.



Glöm ej att anmäla ert deltagende till distansligan nästa säsånng.Deltagaravgift endast 50:-

KABINTRANSPORT I ÅRE

I år finns ett tillägg till tidigare publicerade rutiner för transport med kabinbanan. Från och med nu får endast pilot, som medför hängglidare, gå in bakvägen, med avanmälan i kassan. Hängflygpilot utan hängglidare måste gå samma väg som skidåkarna, vilket även gäller för glidskärmpiloter. Undantag medges för instruktör, som följer med elev som skall flyga, samt medlemmar i Åre Drakflygarklubb.

Följande priser på liftkort gälle[illegible] säsongen 87/88

Årskort 570,- kr - Veckokort 325,- kr - Dagkort 65,- kr

Rankinglista 1988

PLAC	NAMN	-87	ÅRE CUP						SKÅNE TRONF:C		MITTSC	SM-88				XC	TOT.
			H:1	H:2	H:£	H:4	H:5	H:6				H:1	H:2	H:4	H:5		
1	H Sundin	1000	1000	1000	1000	967	55	235		515	387	933	77	584	320	871	7355
2	A Andersson	932	684	1000	666	1000	777	274				533	1000	553	400	1000	7059
3	K Norberg	665	684	950	296	967	55	196		330		1000	1000	1000	359	564	6830
4	F Vikberg	785	684	1000	666	870	666	333			1000	600	1000	553	320	212	6217
5	P Vicander	549	684	950	666	870	1000	274	840	70	484						5559
6	F Fex	853	684	950	407	580	55	1000	1000								5474
7	A Madsen	431	578	1000	666	354	1000	254		352	387	567	77	585	509	311	5216
8	M Petersen	500	684	950	407	64	555	529		1000		600	77	260	359		4818
9	B Kroglund	974	684	950	518	354	166	274		555							4302
10	S Linden	513	684	950	407	354	55	196				800	77	455	320		4163
11	U Lind	860								436		800	77	585	960	414	4132
12	G Liss	636										533	845	845	1000		3859
13	H Johansson	273	368	950	407	354	55	117	215		806	400	77	325	320	248	3858
14	L Lind	554								744		567	77	650	800	392	3784
15	A Hoppfg.	291	684	550	666	354	333	235		343	484	533	460	293	279		3731
16	B Coliander	196	368	950	407	258	333	196	40			800	77	585			3701
17	P Drago	415	684	950	407	354	333	196	215			400	77	65			3543
18	L Håkansson	494	368	950	407	354	555	352			161						3480
19	M Granlöf	448	684	950	407	354	333	294									3470
20	S Bodin	225	684	550	111	774	0	0				633	77	358	0		3412
21	M Romson	679										633	1000	585	400		3297
22	R Elmersson	150	684	950	666	96	166	0		154						346	3212
23	P Dahlen		684	950	407	709	166	58		132							3106
24	R Jantoft											933	922	553	439		2847
25	R Stålberg	735							85		1000	767	77	650	392		3706
26	a Gusafsson	56	684	950	407	354	166										2617
27	B Kärrman	284										600	922	325	439		2570
28	S Cassel											533	460	533	1000		2546
29	P Sjöström									273		533	77	585	800		2268
30	P Nietlischb	283								237	387		460	533	320		2240
31	M Johansson		684	550	407	354	166	0									2161
32	P Viklund	229										467	77	390	720		1883
33	T Ojala											533	691	585	0		1809
34	P Fornander	802							990								1792
35	G Remer	242										600	77	260	320		1499
36	J Hedman	278										533	77	585	0		1473
37	F Lunberg											767	77	520	0	95	1412
38	J Dalqvist	436										33	460	163	160		1252
39	K Winge											467	77	163	160		867
40	P Fjellström	168										533	0	0	0		701
41	J Rasmusson											33	614	33	0		680

RANKINGLISTA -88

PLAC	NAMN	-87	ÅRE CUP						SKÅNE TRONF:C	MITTSC	SM-88				XC	TOT.
			H:1	H:2	H:3	H:4	H:5	H:6			H:1	H:2	H:4	H:5		
42	D Larsson	586														586
43	O Kvalsvik	537														537
44	Pfannenst.								524							524
45	M Nordling	478														478
46	H Berg	412							60							472
47	J Åstrand	405							55							460
48	P Trotsman	429														429
49	E Edholm										400	0	0	0		400
50	J Frank	300														300
51	A Flink	73	210	0	0	0	0	0								283
52	P Göransson	246														246
53	L Johansson	108								132						240
54	A Larsson	235														235
55	H Lidström	192														192
56	M Karlsson	176														176
57	J Pettersson									161						161
58	T Persson									132						132
59	T Eriksson	12														12

XC-ligan

1. Distansliga = 1000 poäng med procentuell omvandling
De nya reglerna för Distansligan är enligt följande:
Den pilot som tänker delta i Distansligan skall skicka in 50 :- till FSF-H pg. 91 29 93-3, därefter erhåller han det material som behövs för att verifiera den flygning som piloten i fråga vill få godkänd till Distansligan.

2. När du gjort en flygning som du vill få räknad till Distansligan "endast OPEN DISTANS längre än 10 km poängberättigad till Distansligan" Fyll i XC RAPPORTEN enligt anvisnig glöm ej att du skall få den bevittnad av ett så kallat landningsvittne.
Skicka in den"poststämplad" till tävlingsansvarig för sammanställning. Senast den 10:e i månaden efter att flygningen är utförd för att få den dig tillgodoräknad.

3. Den 15:e varje månad kommer dom som deltar i XC Ligan att få sig tillsänd en sammanställning på alla tre XC Liga,sammanräknad distans samt omräknat till ranking poäng.
Du skall givetvis även skicka in en XC Rapport om du har gjort en OUT AND RETURN eller TRIANGEL flygning, detta för att det kommer att göras en sammanställning även på dessa flygningar som presenteras tillsamans med XC listan varje månad.
Som tidigare får distans flygning under tävling ej räknas.

4. Fyll i dom upgifter som önskas på XC RAPPORTEN. Lägg sedan XC RAPPORTEN över kartan för aktuelt område, kartan skall vara en flygkarta, korset i den första rutan skall läggas över den punkt som är startpunkten därefter ritar du in meridianen och latitudparalellen som finnes i rutan samma förfarande för landningsplatsen

5. All flygning skall ske enligt berörda delar av SCL

SUNE BODIN

2.2 Kungl Svenska Aeroklubben (KSAK) ansvarar enligt avtal mellan luftfartsinspektionen och KSAK för tillsynen av verksamheten med ultralätta flygplan. KSAK utarbetar och utger efter luftfartsinspektionens godkännande de föreskrifter och allmänna råd som kan erfordras för verksamheten utöver i BCL intagna bestämmelser.

2.3 Luftfartyg som uppfyller tidigare gällande bestämmelser för hängglidare (inklusive hängglidare med motor) får användas enligt de tidigare bestämmelserna intill 1986-01-01.

3. ALLMÄNT

3.1 Ultralätt flygplan skall uppfylla konstruktionskraven i mom 4 nedan.

Ett ultralätt flygplan hänförs till endera av två klasser:

Klass A: Flygplan som manövreras helt eller delvis genom tyngdpunktsförflyttning.

Klass B: Flygplan som manövreras helt med roder- eller spoilerstyrning.

Motordrivet luftfartyg med annan manövreringsprincip än ovan skall underställas luftfartsinspektionen för särskild prövning.

3.1.1 För varje ultralätt luftfartyg skall föreligga typintyg, miljövärdighetsbevis, registrering och luftvärdighetsbevis i form av ett flygtillstånd innan flygning får ske. För utförande av kontrollflygning i samband med besiktning och miljövärdighetsprov får dock tillfälligt flygtillstånd utfärdas efter besiktning.

Anm: I tillfälligt flygtillstånd skall anges omfattning av tillståndet, besättning, andra tillämpliga villkor samt giltighetstid.

3.2 TYPINTYG

3.2.1 Flygplantypens lämplighet skall dokumenteras genom ett typintyg, vilket ersätter typcertifikat.

För amatörbyggt flygplan gäller bestämmelserna i BCL-M 5.2 och flygplanets lämplighet bedöms individuellt enligt reglerna i denna BCL.

3.2.2 Typintyg utfärdas av luftfartsinspektionen.

Anm: Förteckning över typer/versioner för vilka utfärdats typintyg återfinnes i publikationen Typgodkänd utrustning (TU).

3.2.3 Typintyg skall vara baserat på en granskning av att konstruktionskraven enligt mom 4 nedan är tillfredsställande uppfyllda och dokumenterade samt att godtagbara underhållsanvisningar finns.

3.2.3.1 I samband med granskningen enligt ovan kan flygutprovning bli erforderlig. Omfattning och inriktning av utprovningen fastställs av luftfartsinspektionen efter samråd med besiktningsman och KSAK. Flygutprovningstillstånd utfärdas av luftfartsinspektionen.

3.2.4 Typintyg skall bl a innehålla följande:

a) flygplanets fullständiga typbeteckning
b) tillverkare och tillverkningsort
c) motortyp med fullständig typbeteckning
d) propellertyp med fullständig beteckning
e) fastställda motorinstrumentkrav
f) typbeteckning på utrustningsenhet av betydelse för typens identitet, t ex ljuddämpare
g) tillämpade konstruktionsbestämmelser
h) uppgift om underhållsföreskrifter

3.2.5 Uppgifterna i typintaget skall utgöra grund för utfärdande av miljövärdighetsbevis enligt mom 3.3 och flygtillstånd enligt mom 3.4 nedan. Om flygplanet ändras i sådan utsträckning att uppgifterna i typintyget inte längre är uppfyllda är miljövärdighetsbeviset och/eller flygtillståndet ogiltigt, vilket innebär att flygplanet inte får användas.

3.3 MILJÖVÄRDIGHETSBEVIS

3.3.1 Godkänt prov för miljövärdighetsbevis utfört enligt BCL–M 2.2 avseende viss typ av ultralätt flyplan gäller som underlag för utfärdande av miljövärdighetsbevis för alla flygplanindivider av denna typ som enligt föreliggande dokumentation överensstämmer med typintyget för det provade flygplanet.

3.3.2 I miljövärdighetsbeviset skall bl a anges:

– Motortyp med fullständig typbeteckning
– Propellertyp med fullständig typbeteckning
– Typbeteckning för installerad ljuddämpare

3.3.3 Miljövärdighetsbevis utfärdas av luftfartsinspektionens distriktskontor.

Anm: Instanser auktoriserade att utföra miljövärdighetsbevis återfinns i publikationen Auktoriserad luftfartsverksamhet (AL).

3.4 FLYGTILLSTÅND

3.4.1 Luftvärdighetsbevis i form av ett flygtillstånd med en giltighetstid av högst 12 månader utfärdas för varje ultralätt flygplan under förutsättning att uppgifterna i typintyget och miljövärdighetsbeviset överensstämmer vid besiktning av flygplanet enl mom 8 nedan.

3.4.2 Flygtillstånd och tillfälligt flygtillstånd enligt mom 3.1.1 ovan utfärdas av besiktningsman auktoriserad av luftfartsinspektionen. Tillfälligt flygtillstånd får utfärdas för högst en månad i taget och sammanlagt för högst 3 månader.

Anm: Förteckning över auktoriserade besiktningsmän finns intagen i AIC.

4. KONSTRUKTIONSKRAV

4.1 FLYGPLAN

4.1.1 JAR–22 (se BCL–M 2.1) skall i tillämpliga delar utgöra bas för konstruktion av amatörbyggda och kommersiellt tillverkade ultralätta flygplan.

Anm: En särskild konstruktionshandbok, godkänd av luftfartsinspektionen, har utarbetats av KSAK.

4.1.2 Med tillämpliga delar avses huvuddrag beträffande

a) fastställande av prestanda, flygegenskaper, styregenskaper, trim, stabilitet, stall samt egenskaper på marken eller vattnet. Konstruktionen skall medge en minsta stiggradient av 1:20 vid havsytan och standardatmosfär.

b) strukturhållfasthet varvid positiv lastfaktor n_z skall vara $n_z \geq 3{,}8$ och negativ $n_z \leq -1{,}5$.

c) konstruktion av struktur, roder, styrsystem och landställ.

4.1.3 Utöver ovanstående krav skall följande gälla för ultralätt flygplan:

- den maximala tomvikten exklusive ombordvarande, last, lös utrustning, flottörer, skidor och bränsle får inte överstiga 150 kg för ensitsigt flygplan och 175 för tvåsitsigt flygplan.
- flygplanet får ha en maximal vingbelastning av 25 kg/m^2
- stallhastigheten utan motorpådrag får inte överstiga 55 km/h (30 knop).

4.2 UTRUSTNING

4.2.1 Krav på motorinstrument fastställes vid typgranskningen.

4.2.2 Krav på instrument- och radioutrustning under viss flygning framgår av BCL-D 3.3, Privatflygning med ultralätta flygplan.

4.2.3 För instrument såsom fartmätare, höjdmätare, kompass, varvräknare, etc, fordras ej typgodkännande, men dessa skall vid granskning bedömas fylla noggrannhetskrav med hänsyn till flygplanets flygegenskaper eller konstruktion.

4.2.4 Säkerhetsbälten och andra fastbindningsanordningar skall vara av motsvarande kvalitet som används i flygplan eller motorfordon och installerade så att de på bästa sätt skyddar de ombordvarande.

4.2.5 I ultralätt flygplan skall finnas en skylt med följande text, väl läsbar för förare och passagerare:

VARNING
Flygplanet har ej kontrollerats fylla kraven för luftvärdighet i »Normalklass»

5. TILLVERKNING

5.1 Tillverkning i Sverige av ultralätta flygplan eller delar därtill får endast ske efter godkännande av luftfartsinspektionen. I anslutning härtill anges de krav som skall gälla för tillverkningen. De krav som normalt gäller vid amatörbyggnad finns angivna i BCL-M 5.2.

6. KLASSIFICERING

6.1 Ultralätt flygplan utfört enligt konstruktionskraven i mom 4 ovan klassificeras enligt BCL–M 1.4 i EXPERIMENT/PRIVAT. Sådant flygplan får endast användas i privat flygverksamhet samt erforderlig skolverksamhet.

7. REGISTRERING

7.1 Ultralätt flygplan skall registreras och märkas med tilldelad nationalitets- och registreringsbeteckning. Bestämmelser härom finns intagna i BCL–M 1.2 resp M 1.3.

7.2 Ansökan om registrering skall utöver vad som anges i BCL–M 1.2 innehålla följande handlingar:

- miljövärdighetsbevis enligt mom 3.3 ovan
- flygtillstånd enligt mom 3.4 ovan

8. BESIKTNING

8.1 Utfärdande av flygtillstånd skall alltid föregås av besiktning. Sådan besiktning får utföras tidigast 3 månader innan föregående flygtillstånd utgår. Vid denna besiktning skall bl a kontrolleras flygplanindividens överensstämmelse med uppgifterna i typintyget. Funktionsprov i form av kontrollflygning kan erfordras. Besiktningarna, som organiseras och leds av KSAK, skall utföras av besiktningsman auktoriserad av luftfartsinspektionen.

9. UNDERHÅLL OCH MODIFIERING

9.1 Underhåll och reparation som ej medför ingrepp i flygplanets struktur eller fordrar specialkunskaper får med stöd av arbetsunderlag utföras av flygplanets ägare eller brukare vad avser kommersiellt tillverkade ultralätta flygplan. Övrigt underhåll och andra reparationer skall utföras av flygtekniker, flygverkstad eller tillverkaren. Modifieringar skall underställas luftfartsinspektionens distriktskontor för godkännande.

Anm: Flygtekniker behöver inte särskild behörighet för ultralätta flygplan.

9.2 Svetsning får endast utföras av person som innehar härför giltigt behörighetsbevis eller i BCL–M 5.2 angiven kompetens.

9.3 Det åligger generalagent/importör av ultralätta flygplan att utan dröjsmål tillställa luftfartsinspektionen och KSAK de Service Bulletin, modifieringsrekommendationer, etc samt övrig flygsäkerhetsinformation som utges av flygplanstillverkaren.

9.4 Svensk tillverkare av ultralätta flygplan skall följa upp drifterfarenheterna från ultralätta flygplan och utfärda nödvändiga servicemeddelanden, utarbeta modifieringsförslag etc i den omfattning som krävs för fortsatt luftvärdighet.

Luftfartsinspektionen och KSAK skall tillställas alla utgivna luftvärdighetsmeddelanden utan dröjsmål.

9.5 Det åligger ägare eller brukare att låta utföra de modifieringar som bedömts nödvändiga för materielens fortsatta luftvärdighet, och som meddelas av tillverkare, importör, luftfartsinspektionen via KSAK.

9.6 Ägare, som önskar modifiera ultralätt flygplan insänder ansökan om modifieringsgodkännande till luftfartsinspektionen via KSAK.

Anm. En modifiering kan innebära sådana ändringar att nytt typintyg måste utfärdas och/eller att nytt prov för miljövärdighetsbevis måste utfärdas.

10. INSTRUKTIONSBOK– OCH CHECKLISTA

10.1 Instruktionsbok skall finnas för varje flygplan. Instruktionsboken skall vara på svenska språket och innehålla data och informationer för flygplanets säkra framförande samt checklista för tillsyn före flygning.

Instruktionsboken skall innehålla minst följande informationer:

a) operativa begränsningar inklusive vindbegränsningar
b) nödförfaranden
c) normala flygförfaranden
d) start- och landningsprestanda samt bränsleförbrukning
e) vikt- och balansuppgifter – lastningsinstruktion
f) maximalt utnyttjbar bränsle- och oljemängd
g) instruktion/information angående demontering för transport samt montering och riggning efter transport
h) checklista för tillsyn före flygning

Hängflygsektionens
årsmöte
1989-03-11
i Stockholm

Haveri på Lanzarote

Svensk hängflygare omkom

Tyvärr inträffade under slutet av året en dödsolycka på Lanzarote där en svensk medelålders man omkom. Olyckan inträffade i samband med en påbyggnadskurs. Detsamma gällde ju dödsolyckan för ett år sedan.

Därmed upphör emellertid likheterna. Förra året var grundorsaken ett olämpligt, för att inte säga våghalsigt flygsätt av en oerfaren pilot som orsakade olyckan. Denna gång kan ingen kritik riktas mot vare sig piloten eller någon annan. Allt har så vitt jag förstått gått helt rätt till från början till slut. Ändå kunde detta hända. Instruktören hade deltagit i repetitionskursen för instruktörer där stegringstakt i utbildningen och ansvar vid kurser utomlands noga och ingående penetrerats.

Händelseförloppet var följande. Den förolyckade piloten hade Häng I och en lämplig hängglidare som han var influgen på när han kom ner till Lanzarote för en veckas träningskurs tillsammans med några andra kursdeltagare. Vis av rapporter om händelserna förra året fick kursdeltagarna mycket noggranna instruktioner. Allt fungerade mycket bra under veckan. Den här piloten flög ovanligt bra och omdömesgillt och inga problem hade förelegat.

Piloten hade genomgått ett program succesivt ökande i svårighetsgrad. Den tänkt sista flygningen den sista dagen hade bestått av ca en halvtimmes hangflygning under enkla förhållanden med landning nedanför berget. Piloten hade varit mycket nöjd med upplevelsen under den flygningen.

Därefter flög instruktören själv. Han observerade då att den aktuelle piloten åter riggade sin vinge och startade. Efter en kort flygning krabbande i sidled längs hanget och på ca 20 m höjd flög piloten in över hangets topp som här är vasst och smalt. Han kom då in i topprotorn och slungades i marken och avled omedelbart.

Vittnen som hjälpte piloten med starten rapporterade att de sett piloten starta och gå in i integralselen normalt för att sedan försöka stänga blixtlåset i selen. Där hakade något upp sig. Och piloten jobbade vidare med problemet varvid han inte observerade var han flög.

Utifrån detta kan man dra slutsatsen att orsaken till haveriet var att piloten inte ägnat tillräcklig stor del av sin kapacitet åt det viktigaste nämligen flygningen. Han har låtit en störning av oväsentligt slag uppta för stor del av hans uppmärksamhet.

Detta är en klassisk haveriorsak i allt flyg. Vi har exemplet från SAS DC 8 under inflygning till San Francisco. Man fick problem med utfällning av nosstället. Till slut ägnade sig hela besättningen åt detta problem varvid man inte observerade att man flög ner i havet. De flesta överlevde det haveriet varvid man i detalj kunnat klarlägga händelseförloppet.

Flera liknande fall finns. Det är därför lätt att förklara och förså att ett sådant här hängflyghaveri kan inträffa. Det förhållande att piloten var oerfaren har naturligtvis bidragit men även erfarna piloter kan råka ut för motsvarande problem.

Den viktigaste erfarenheten för oss andra att ta med oss från detta haveri är **ATT I FÖRSTA HAND FLYGA HÄNGGLIDAREN - ALLTID VARA MEDVETEN OM VART MAN ÄR PÅ VÄG OCH VILKEN HASTIGHET MAN HAR - TA HAND OM STÖRNINGAR MED ÖVERSKOTTSKAPACITETEN INTE FLYGKAPACITETEN.**

En sådan sak som dragkedjan på integralselen, som kan haka upp sig och vara besvärlig, är aldrig viktig. Det går lika bra att flyga med den helt öppen.

Rolf Björkman

HÄNGGLIDARE

LÄMPLIGA FÖR NYBÖRJARE

Vilken hängglidare bör jag som nybörjare köpa? Den frågan ställer sig många hängflygare med liten erfarenhet som står i begrepp att investera i något eget att flyga. Nästan alla instruktörer har intressen i försäljning av egna märken och kanske inte kan vara helt objektiva. Kunskapen om alla typer är väl heller inte heltäckande. Det viktigaste är emellertid att man inte luras på något som är olämpligt eller till och med farligt. En pilot som avser sluta med hängflyg och vill bli av med sin hängglidare är troligen den sämsta informationskällan. Gula tidningens annonser är direkt olämpligt att nappa på. Där finns bara sådant som inte kan säljas till piloter med kunskaper.

Nedan presenteras 1988 Glider Buyer's guide för nybörjare. I Sverige avser vi piloter med Häng I eller II. På repetitionskursen för instruktörer i november i 1988 diskuterades denna fråga ingående. De instruktörer som gick denna kurs var överens om följande: Endast hängglidare på nedanstående lista bör säljas eller köpas. Vi instruktörer kan inte rekommendera de hängglidare som är beteckande som "Hyfsade eller Godtagbara". Dessa hängglidare kan flygas av nybörjare men ger inte den utvecklingsmöjlighet som en bättre vinge ger. Det är inte säkert att de kan bogseras på ett bra sätt. Dessa vingar är "fattigmanslösning". Sådana lösningar blir som bekant dyrare på sikt.

Eftersom listan är gjord i Storbritannien saknas en del hängglidare som vi i Sverige importerar från andra länder och som helt saknas på andra sidan kanalen. Dessa har inte givits någon bedömning annat än att de är i klass med "Bra" eller "Mycket bra".

HÄNGGLIDARE LÄMPLIGA FÖR NYBÖRJARE

Följande lämplighetsbedömning grundar sig på BHGA sammanställning. Samtliga här nedan kan anses lämpliga för nybörjare och är i sin lämplighet graderade i "Mycket bra", "Bra", "Hyfsad" och "Godtagbar". I vissa fall används annan bedömning. CFX=Concealded Floating Cross Tube (dold flytande korsbom). FX=Flytande korsbom.

Fabrikat Typ	Bedömning	Årtal	Information
Aerial Arts			
Clubman 1	Hyfsad-bra	1984	4.gen Få tillv. Lätt vikt
Clubman CFX 140 160 180	Mycket bra	1984-	Kräver handledning CFX Lätt vikt
Airwave (UK)			
Magic 1 135 165	OK med handledning	1981-83	Tidig CFX som uppför sig väl Tung
Calypso 160	Lovande rapporter	1987-	Kräver handledning CFX Ny
Birdman (UK)			
Cherokee	Godtagbar	1979	3.gen Gammal En del besvärliga att rigga

Fabrikat Typ	Bedömning	Årtal	Information
Enterprise U.K.			
Enterprise (UK) 173	Få rapporter borde vara bra	1987-	4.gen Från nytt bolag
Flexiform (UK)			
Skyline	Godtagbar	1980-83	3.gen Gammal Bra handling Begr prest
Hilander	Hyfsad	1980-81	4.gen Tung Få tillv
GoldMarque (UK)			
Gyr	Bra	1980-84	Kräver någon handl Stark men tung Goda prest för typ FX
Shadow 1 & 2	Varierande	1983-84	Kräver handledning Bra ex finns Dåliga ex känns instabila
Hiway (UK)			
Super Scorpion 1	Hyfsad-godtagbar	1978-79	3.gen Gammal Lätt i sin handling
Super Scorpion 2	Hyfsad-godtagbar	1980-83	3.gen Börjar åldras Kan tippstalla
Demon 150 175 195	OK med handledning	1981-83	Kräver handledning CFX Tidig 5.gen Uppträder väl Tung
Hiway 1983 (UK)			
Super Scorpion 2	Hyfsad-godtagbar	1983-85	3.gen Börjar åldras Kan tippstalla
Vision	Bra	1984-87	Kräver handledning CFX
Vision V med.	Få rapporter men borde vara bra	1987-	Kräver handledning CFX
La Mouette (Fr)			
Atlas	Bra om den inte är för gammal	1978-	4.gen Kan vara tung i roll
Moyes (Austr)			
Mega 2	Hyfsad-bra	1979-80	4.gen Börjar åldras
Polaris (Ital)			
Delta	Mycket bra	1984-87	4.gen
Skyhook (UK)			
Cutlass	Bra	1979-84	4.gen Bra handling
Zeus	OK med handledning	1983	Kräver handledning CFX Lätt vikt
Gipsy S.S.	Mycket bra	1986-	4.gen FX Lätt vikt
Gipsy CFX 180	Mycket bra	1987-	CFX Lätt vikt
Solar Wings (UK)			
Storm	Godtagbar	1980	4.gen Kan tippstalla eller yawa
Typhon	OK med handledning	1981-82	CFX Uppför sig väl Tung
Typhon S	OK med handledning	1982-83	CFX Uppför sig väl

Fabrikat Typ		Bedömning	Årtal	Information
Welsh H.G. Centre Fhantom	(UK)	Hyfsad	1984-84	4.gen Få byggda

Följande Hängglidare finns inte på listan men bedöms av svenska instruktörer som lämpliga för nybörjare. De når minst bedömningen bra.

La Mouette	Apco Aviation	Firebird	Tecma	Moyes
Sphinx	Nimbus	Uno	Medium	Mars
	Fuga			

Följande hängglidare är olämpliga med hänsyn till luftvärdighet

Birdman: Firebird, Moonraker 77 och 78
Chargus: Vega, Midas, Vortex
Eurokites: Cirrus 3 och 5, Olympus
Flexiform: Spirit, Vector, gamla Skyline
Hiway: Cloudbase, Spectrum, Scorpion
Moyes: Maxi
Skyhook: Sunspot, Safari, Silhouette
Vulturelight: Emu, Predator
Wasp: Falcon 3 och 4, Gryphon, Gannet, Laser
Bennet: Phoenix
Wills Wings: SST, XC
UP: Mosquito
Övriga hängglidare byggda före 1979 är i allmänhet olämpliga

Följande hängglidare är olämpliga p g a dålig "handling"

Chargus: Cyclone
Eurokites: Olympus
GoldMarque: Shadow (en del)
Southdown: Sigma
Wasp: Gryphon
UP: Mosquito, Comet (tidiga exemplar)
Airwave: Magic 2

Följande hängglidare är olämpliga för nybörjare p g a högprestanda-utformning

Airwave: Magic 3 och 4
GoldMarque: Javelin
Hiway 1983: Excalibur
La Mouette: X-ray, Azur, Profil
Moyes: Missile
Solar Wings: Typhon SS, S4, S4 Racer, Ace
Southdown: Lightning

Hängglidartillverkningen utvecklades starkt under 1970-talet. Utseende och prestanda varierade. Numer har de flesta nya hängglidarna CFX (inbyggd flytande korsbom).

1. och 2. generationens hängglidare betraktas i allmänhet som icke luftvärdiga. Detta beror främst på dålig pitchstabilitet. Dessa tidiga hängglidare kommer inte, trots att de kunde flygas långsamt, att med säkerhet kunna tas ur ofrivillig dykning (luffing).

5. generationens hängglidare har funnits sedan omkring 1980 och

utvecklinge har stagnerat. Dubbelseglet ger större pitchstabilitet och den flytande korsbommen bättre handling.

3. generationen

Dessa hängglidare har fast korsbom och raka lattor som enbart fungerar som förstyvningar. De har inte dubbelsegel.

4. generationen

De flesta hängglidare byggda 1978-1980 tillhör denna generation. De har normalt ca 30 % dubbelsegel. Lattorna är förböjda och ger fast vingprofil. Korsbommen ligger öppen. Lufflinor började användas för att möjliggöra urgång ur dykning (luffing(.

5. generationen

Moderna hängglidare tillhör 5. generationen. De har korsbommen inbyggd och den är flytande (CFX), stor del av vingytan som dubbelsegel och förböjda lattor. De flyger fortare än tidigare generationer.

Det är enkel start och landning och allmänt god handling som nybörjaren skall titta efter. Oftast finner man dessa egenskaper hos 4. generationen. Det gäller också 3. generationens hängglidare men de börjar bli gamla och har begränsade prestanda. Även en nybörjare växer snabbt ur 3. generationen. Luftvärdigheten måste alltid beaktas. 5. generationens vingar kan i vissa fall vara ett bra val även för nybörjare men mer handledning krävs.

Välj hängglidare från listan enbart! Bästa köp för en nybörjare är de som är listade "mycket bra" eller "bra". "O.K. med handledning" kan också vara ett vettigt köp om ordentlig handledning under längre tid kan erhållas. Övriga på listan ger "fattigmanslösning".

Om man vill vara riktigt säker på kvalitén bör man kontrollera om hängglidaren har det engelska godkännande "CofA" eller det tyska "Gute siegel". Många bra hängglidare har inte detta men alla som har det är bra.

Rolf Björkman

Delad glädje

En gång i tiden räckte det att flyga fritt från moln. Vid den tiden hände det sig att jag flög strax under molnbasen. Kingposten skar remmar ur molnets platta undersida. Blåsticket, fuktdoften och de kringliggande molnrevorna gav stilla lycka. En ormvråk gjorde mig sällskap i blåsan. Mest låg han och flöt någon meter från mi: yttre vingspets. För att hålla sin plats slog han ibland några slag med vingarna. En lyx jag inte kunde unna mig.

Jag kom att tänka på de fyra grundläggande lyckotillstånden: att sova, att äta, att skita och att älska. Till dem måste läggas en femte: att flyga! Mitt hjärta fylldes av lycka. Delad glädje är ··erkligen dubbel glädje.

Vråken skar in framför mig. Jag stallade ytterligare i ett försök att hänga med i den allt snävare svängen. En plötslig tankeblixt. Att skita! Tänk om vråken... Splash!

Delad glädje är dubbel glädje. Men det omvända - dubbel glädje är delad glädje - gäller uppenbarligen inte.
N Rörum 1800 MSL

M. Pfinkenstrahle
Institutionen för flygfilosofi

Keep the family happy

KEEP THE FAMILY HAPPY, eller - hur man förenar en familiesemester med flygning - och vart.

Känns situationen igen?

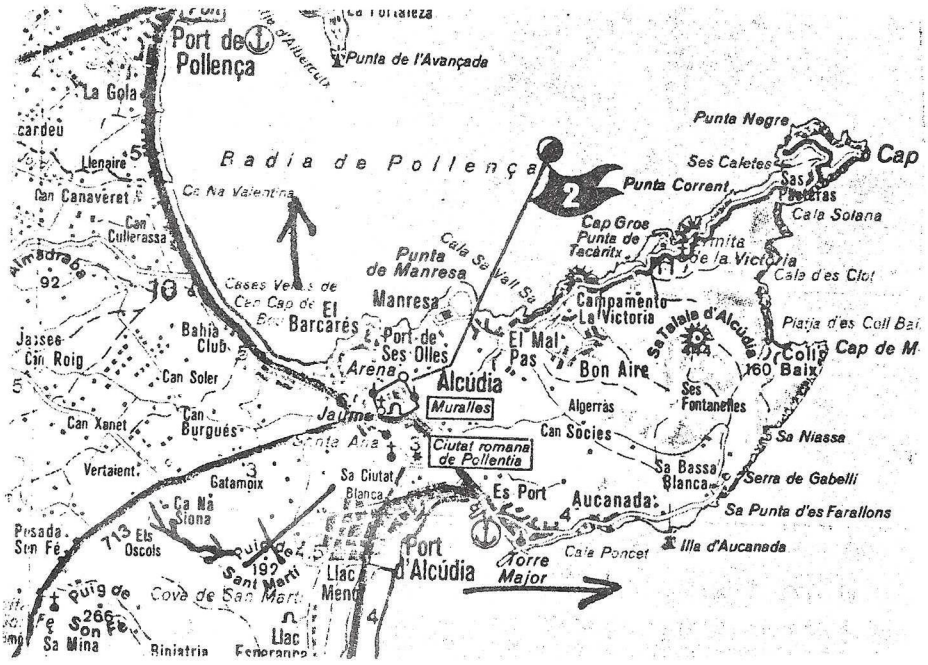
Semestern skall avnjutas tillsammans med familien. Lite flyga, lite bada, lite utflykter, lite shopping o.s.v. Det skall bli perfekt. Alla blir nöjda och glada. Äntligen bär det iväg söderut. Bilen är tungt lastat, men det går ändå rätt så raskt undan genom Tyskland, framdriven av mycket entusiasm och åtskilliga liter bensin. Väl framme på semestermålet = flygstället inspekteras landningsfältet, och så, upp på berget. Vinden står rätt på. Perfekt! Flera vingar i luften. Sabla, vad dom stiger.
Men, man har kört hela dagen, och semestern har jo bara börjat. Dessutom är alla hungriga (förutom piloten), och man skall jo ner till campingen och installera sig. Det är bara att visa karaktärsstyrka, hoppa in i bilen igen, och så ner till campingplatsen. Ingen panik. Det är jo semester.
Alla är nöjda och glada. Men i morron då dj.... anamma. Då skall här flygas.
Efter att ha rest tältet och kommit i ordning blir det middag i byn med lite sightseeing. Det är jo en liten by, men några affärer finns det. Och så simmbadet förståss. Det blir fint. Dessutom kann man jo vandra och njuta av den vackra naturen.
Nästa mooran ärman uppe i ottan. På med kläderna, lite morronhygien, utan att överdriva, en kopp kaffe. Klart! In i bilen med grejorna, selen, hjälmen, skorna. Vingen sitter fortfarande kvar på taket, lite skrynklig efter den långa resan. Iväg tyst och stilla, för att inte väcka familien.
Det är ännu daggvått när man kommer upp till start. Inte en kotte där.
Det skall bli underbart att rigga i lugn och ro, kolla över utrustningen ordentligt, njuta av stillheten och den härliga utsikten. Thats live!
Så småningom blir det varmare och det börjar komma folk. solen värmer och snart kommer dom första små cumulus. Man träffar gamla bekanta, snacket går.
Kl. 11 blir det oro i leden. Äntligen en vinddummy som gör sig beredd till start. Det blir en kort flygtur. Snart försvinner han på väg ner mot landningen. Bättre att vänta lite till. Vid halvettiden är det dax. Det lyfter bra, och flera vingar seglar redan högt över toppen. Ännu en check, ihängd och klar. Upp på rampen. Vinden ligger rätt på. Några snabba steg. Airborn.
Äntligen! Bara man hittar thermiken nu. Där lyfter det. Pip, pip, piiip.
Up and away. Vid fyratiden harm man åter fast mark under fötterna. Till och med landningen gick hyfsat. Man är nöjd med sig själv och livet. Så här

skall en semester se ut. Packar i lugn och ro ihop grejorna. En timme senare får man lift till toppen, för att hämta bilen. Klockan är 6 prick, när man möter familien igen på campingen. Vilken dag! Dom har haft det bra. Slappat och badat och sett sig omkring. Toppen. In i duschen och sen iväg för att äta middag. Konversationen vid middagsbordet flyter lätt. "Jag hade bara 300 meter kvar och skulle strax landa, då pep det. Det var bara att svänga, och så upp igen. Cloudbase. Ni skulle ha sett.....". Imorron blir det säkert bra igen. Då skall man kanske försöka sig på en liten XC.

Sagd och gjord. Vilken känsla! Det blir förståss ganska sent, innan man har liftat hem och hämtat bilen. Tillbaka, lasta vingen och hem. Klockan är halvnio på kvällen. Det är inte så populärt. Dom har väntat och varit lite oroliga. Dessuom skulle man jo äta middag tillsammans. Samvetet gnager. Man bestämmer, att göra något roligt tillsammans nästa dag. En utflykt skulle sitta fint (Då kanske man t.o.m. kan hitta ettnytt flygställe). Nästa dag är det kanonväder. Längtansfullt tittar man mot himmlen. Det är jo precis en sådan dag man hadde hoppats på. Vilka cumulus! Men lovat är lovat. Och lite social får man jo vara. Det blir utflykt med bad. Trevligt. Men lite rastlös är man. Hoppas, det blir lika bra imorron. Men det var som f..n. Stora moln och byig vind nästa dag. Jo, jo. Ingen flyga. Bäst att slå ned några extra tältpinnar, så som det blåser. Det blir lite långtråkigt. Nåja, det blir säkert bättre imorron... Dagen därpå regnar det! Tråkigt. Det blir en bilutflykt igen, för att titta på alla sevärdheter och äta en god bit mat. Barnen börjar bli oroliga. Dom har inget att ta sig för och är lite besvikna. Det är jo deras semester oxså. När man sent om sider är tillbaka på campingen har det regnat in itältet. Då gäller det att ha en positiv livs-inställning. Detta är något av flygarens vardag. Eller, som tyskarna säger. " Die meiste Zeit seines fliegerlebens wartet der Drachenflieger auf guten Wind, vergebens".

Det idealiska vore ett ställe, där vädret är bra för det mesta, med massor av aktiviteter för den icke flygande delen av familien, helst vid havet. Det vore drömmen. men vart? Mallorca förståss! Närmare bestämd Alcudia. Det ligger i Nordöstra delen av Ön. Reorna dit är billiga. I May, samt Augusti-September kan man få en resa för under tusenlappen från Göteborg. Där finns allt. Havet vid knut rna. God mat. Affärer och marknader i massor. Nattliv. Och ett flygberg rätt ovanför stan. Sjöbris varie dag (nästan). Och

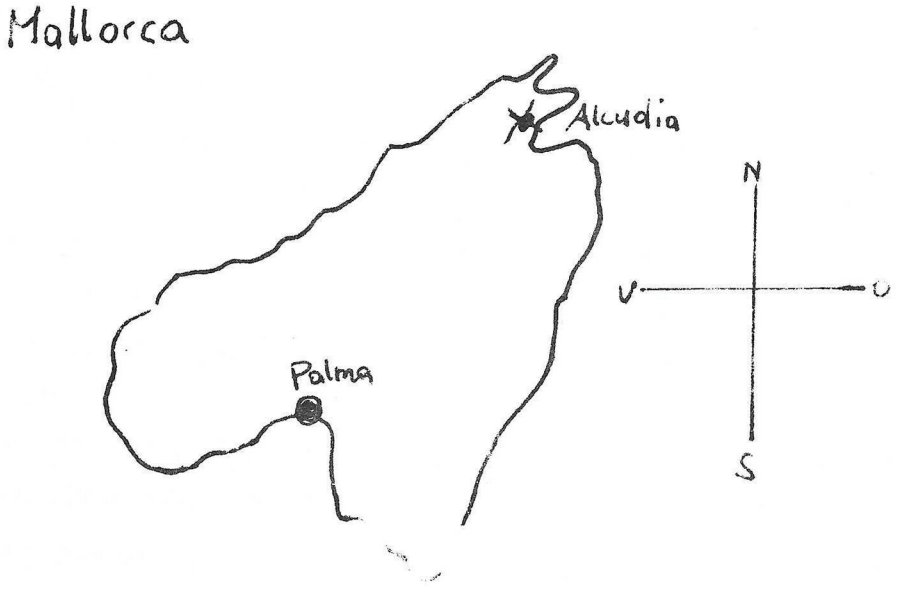
thermik. Ramp mot Ost och Nordost. En bra landning vid foten av berget. Alldeles nära centrum. En bra väg upp till toppen. Och att hyra bil går på ca. 150.- Kr. per dag. Det är överkommligt. Speciellt om man är flera. Vissa regler och begrensningar finns det dock. Hang 3 och thermikerfarenhet är ett måste . Samt attman tar kontakt med någon av dom lokala piloterna innan man flyger. Så, det är bara att damma av



Spanskan och läsa på lite, om man vill göra sig förstådd. Engelskan eller Tyskan är inte direkt Spanjorernas favoritspråk. Men gästfriheten och hjälpsamheten går inte att ta mista på.

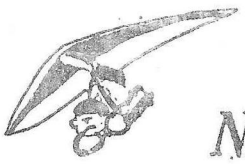
Så, om du inte vet, om du skall ta flygsemester eller badsemester, välj båda! Och tag familien med. Det blir ett lyft för alla.

Peter Lütze



SKYSPORT

St Olavs väg 16 830 13 ÅRE Tel 0647 - 51111
Folke Wikberg



HÖGPRESTANDAVINGAR

ACE FUN
en billig lätt högprestanda-vinge med super handling.

En totalt NY vinge utan kölficka och nya beslag.

WILLS WING
HP-2

MELLANSTADIEVINGAR

NIMBUS

Tillverkas i Israel av APCO AVIATION och finns i 2 storlekar. 160 och 180.
PRIS: 10.500 kr och 10.750 kr.

MOYES MARS

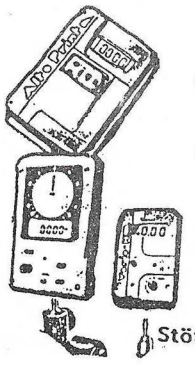
Lättviktsvinge med hög finish och goda flygegenskaper

MOYES GTR TOPRACE

Världsmästarvingen som väger under 30 kg.

INSTRUMENT

BALL 651 Vario + höjdmätare
BALL 652 Vario + höjdmätare + färtmätare
BALL M20 Vario som fästes på handleden



ALTO -Print Barograf för hängflygare.

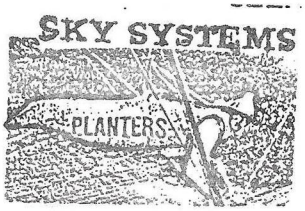
ALTO - LCD Vario + höjdmätare 2 höjder.

ALTO - HV Vario endast ljud.Höjdmätare 2 höjder.

Stöttåliga kvalitetsprodukter

AFRO, AOA, MK- Panel.

SELAR.



NYA!

Du tar på dej den som en jacka, med dragkedja och fallskärm på bröstet Justerbar fotpinne samt massor med småutrustning.

FALLSKÄRMAR

METAMORFOSI , Orginalskärm , liten lätt och snabb. P.A. Australien. En skärm med kevlarlinor till ett mycket bra pris.

ÖVRIGT

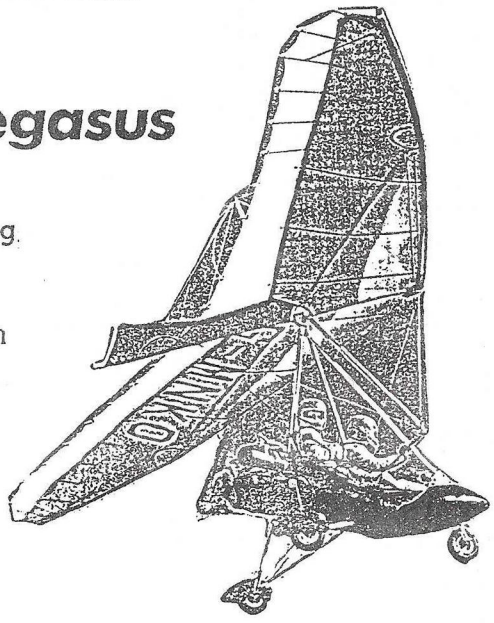
Aerodynamisk hjälm, Twist-lock krokar. Karthållare Styrbygelhandskar. m.m.

Pegasus

Nu certifierad och klar för flygning.

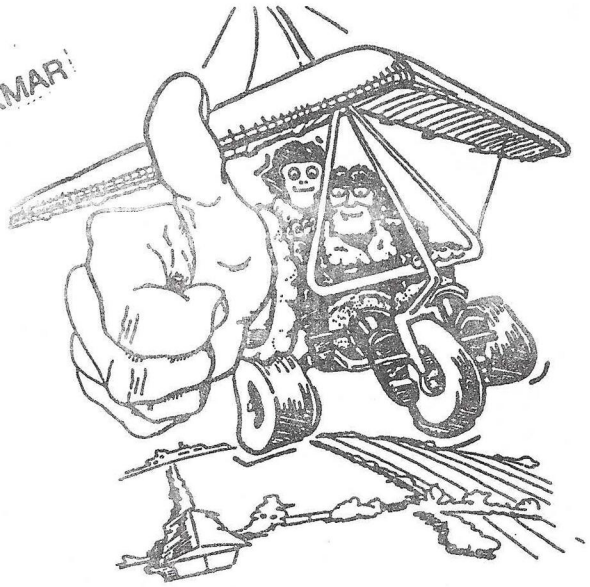
PRESTANDA

		Hk		Stallf.km	Marsf.km	Toppf.km
XL	2 sits.	40	Luftkyld	44	80	107
Q	2 sits	52	Vattenkyld	40	100	140



ULTRA-A hörnan

ROBERT KROCKMAR



Hallo pilots,
Den här gången skall vi belysa en del tekniska aspekter dels när man väljer maskin, och sedan vid själva flygandet.
Luftkylt eller vätskekylt, vilka är fördelarna och nackdelarna?
I allmänhet erbjuder tillverkarna möjlighet att välja mellan luft eller vätskekylning och man kan direkt konstatera att den luftkylda varianten är billigare. Rimligen borde det alltså finnas fördelar hos en vätskekyld flygtvåtaktare. Det gör det. Ett högre effektuttag är möjligt genom bättre kylning. Man kan dessutom lättare råda bot på eventuella kylproblem genom ökning eller minskning av radiatorvolymen. Hos den luftkylda varianten är förändringar betydligt svårare.
Ljudnivån från en vätskekyld motor är i allmänhet betydligt lägre vilket givetvis är en fördel. Nackdelar då? Förutom ett högre pris är även vätskekylning något mer komplext, och en del problem har förekommit med kylvätskeimpellern på Rotax. Detta bekymmer skall enligt uppgift nu vara löst. Något entydigt svar går alltså inte att ge på frågan luft eller vätskekylning.
Reduktionen då? Rem eller kuggväxel är frågan. Rem är enklare, billigare och lättare att inspektera. Däremot verkar de ge mer bekymmer, ett rembrott vid fel tillfälle kan vara ödesdigert. Kuggväxelreduktion sitter det i nästan alla fall när det gäller Rotax, medan det nästan alltid är remreduktion på de andra fabrikaten. Observera att rotationsriktningen på propellern är omvänd mot motorns vid en kuggväxel medan remreduktonen har samma rotationsriktning på propeller och motor. Man skall ha klart för sig att ett rembrott sker mycket snabbt när väl remmen börjar bli sliten. Har du remreduktion, ha alltid en reservrem hemma och byt vid första tecken på slitage.
Sammantaget tror jag att kuggväxeln på Rotax är att föredra genom bättre tillförlitlighet.
Antal blad på propellern? Svar: Så många man har råd med. Det förekommer faktiskt upp till 6-bladiga propellrar på vissa maskiner och det man vinner är framförallt i ljudvolym och jämnare gång. Dessutom ger fler blad i allmänhet en bättre verkningsgrad. Flerbladiga propellrar är dessutom oftast ställbara vilket är en klar fördel. Liten stigning för bra startprestanda och större stigning för högre marchhastighet. Det är bara att välja. Var noga med att kontrollera kvaliten hos propellern, det varierar oerhört och vissa exemplar förtjänar inte namnet propeller. Balansen skall vara perfekt och bladen skall vara lika långa. Dessutom skall propellern tracka rätt i spetsarna. Man skall inte acceptera mer än ca 0.5 mm differans i båda fallen. Tyvärr brukar det vara både si och så med detta, och man brukar i allmänhet få lägga ner ett antal timmar direkt när maskinen är ny för att det skall bli bra.
I allmänhet kan man säga att hjulen skall vara så stora som möjligt, och dessutom bör det finnas fjädring på såväl huvud som nosställ. Våra maskiner är buskmaskiner, och skall klara av dåliga fält. Det är ett av de viktigaste kriterierna vid valet av maskin. En ofjädrad maskin kommer att ge problem förr eller senare om man inte enbart håller sig till asfaltfält. Hjulkåpor är inte så dumt, framförallt för att slippa sprutet från hjulen. Detta kan vara ett stort problem när fältet är blött.
Både pilot och maskin ser annars snart ut som om det vore ett motorcrossekipage snarare än något som skall flyga.

forts.

Vad vi hittills berört gäller ju trikenaskiner men är givetvis i tillämpliga delar även giltigt för de kölmonterade typerna. Där förekommer dock uteslutande luftkylda motorer med remreduktion. Här gäller det ju att hålla ner vikten först och främst. När det gäller de låga effekter som det här rör sig om är inte heller remreduktionen något problem.

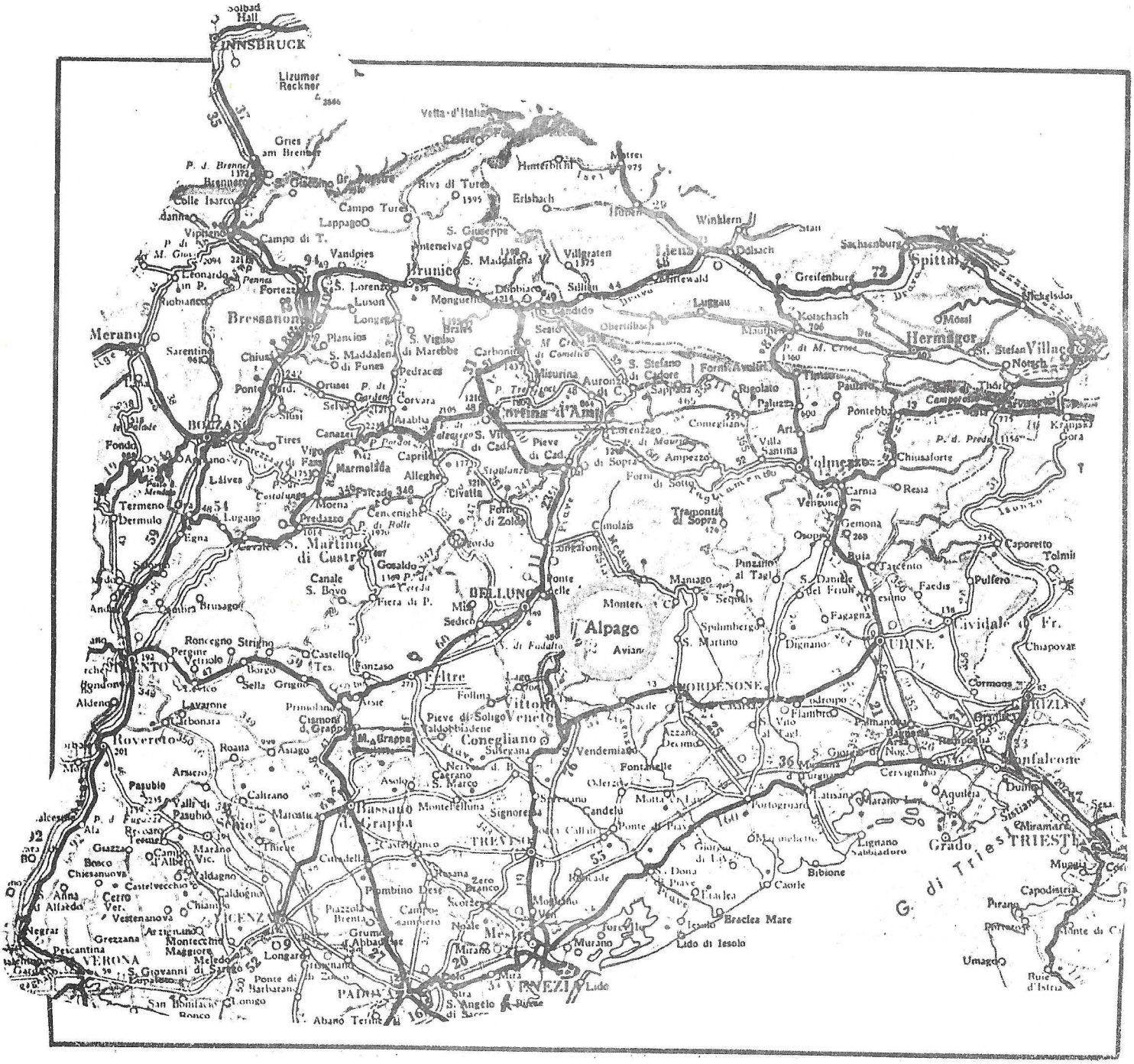
Så över till det besvärliga kapitlet förgasarbestyckning. Detta är utan tvekan ett av de största problemen vi har när det gäller dessa farkoster. De motorer vi använder är ursprungligen oftast inte avsedda för flygbruk, och är alltså inte tänkta att klara olika tryckhöjder och temperaturskillnader som en flygmotor utsätts för. En flygmotor är utrustad med blandningsreglage medan våra endast har fasta munstycken. Med förgasarbestyckning menas just valet av dessa munstycken i förhållande till rådande förutsättningar. Det som styr valet är lufttemperatur, lufttryck och luftfuktighet. Är då skillnaderna så stora att det ställer till problem? Javisst. Om man provar att starta med samma huvudmunstycke en kall vinterdag som man hade i förgasaren sommaren innan så kommer motorn mycket snabbt att gå varm med risk för kolvbränning eller skärning. Omvänt att man använder vintermunstycket på sommaren resulterar i att motorn bluddrar och går orent i starten p.g.a. för rik bränsleblandning. När det gäller huvudmunstycket så krävs i Sverige i allmänhet 4-5 olika dimensioner för att få rätt blandningsförhållande över årstiderna. Men inte nog med det. Förgasaren är även försedd med ett mellan och ett tomgångsmunstycke. Huvudmunstycket är i princip endast intressant för fullgasläget, d.v.s. startfasen av flygningen. Så fort gasen reduceras ner till något annat värde än fullgas eller tomgång så är det mellanmunstycket som bestämmer bränslemängden. Har förgasaren ett för stort mellanmunstycke märker man även det genom en bluddrig och ojämn gång i mellanregistret. Tyvärr märker man dock ingenting om munstycket är för litet. Om man inte har varit förutseende nog att förse sin motor med temperaturmätning förståss. På en luftkyld motor används sk. CHT mätning, medan man hos den vätskekylda varianten mäter kylvattentemperaturen. En CHT mätare består av en givare som anbringas mellan tändstift och cylindertopp. Man mäter alltså temperaturen i själva metallen så nära förbränningsrummet som möjligt. Båda dessa mätmetoder används för att hålla idealisk driftstemperatur samt för att inte överskrida max tillåten temperatur. CHT drift ca 190-210°C, max 220-230. Vätskekylt 90-92°C, max 95-97. Tyvärr är det svårt att bestycka efter dessa mätare, de är nämligen alldeles för tröga. Till detta användes i stället en EGT mätare, där man mäter temperaturen direkt i avgaserna. Mätkroppen är här monterad i avgasröret en dryg decimeter utanför avgasporten. Här har man en mycket snabb mätning, och visaren följer direkt de olika gaslägena. Det är alltså möjligt att direkt se inom vilket intervall motorn går för varm eller för kall och därigenom kunna byta ut rätt munstycke. När det gäller tomgången kommer den att ge för låga värden på CHT och EGT, och där måste den ställbara tomgångsblandningen justeras in genom avläsning av tändstiftsfärg. Detta är också en metod som skall komplettera CHT, EGT och vätsketempmätning i mellan och fullgasregistret. Rätt EGT temp. ligger inom intervallet 650 till strax över 700°C. Har man en tvåförgasarmotor är det extra besvärligt, och de båda cylindrarna går nästan aldrig med samma temperatur. Här bör man alltså ha ett dubbelinstrument både för CHT och EGT. När det gäller en vätskekyld motor är det bara möjligt att se differansen på EGT mätaren. Anskaffa alltså ett antal både större och mindre huvud och mellanmunstycken relativt de som sitter i vid leverans. Investera dessutom i en riktig temperaturmätning, och det är tyvärr så att det inte räcker med enbart den ena av mätmetoderna. CHT och vattentempmätning ger ett besked om den upplagrade värmen i motorn och har lite att göra med den momentana mätningen av avgastemperaturen som EGT mätningen innebär. Det är faktiskt så att CHT värdet oftast stiger direkt efter gasavdrag p.g.a. den minskade bränsle/luftblandningen vilken ju svarar för en stor del av kylningen. Analogt med detta brukar också en tvåtaktare skära just efter ett gasavdrag när temperaturen i motorn stiger.

Happy landings,
Robert.

EM

Alpago '88

6th European Hang g Championship 1/17 July '88



EM cenrumet var en by som heter Pieve di Alpago. Det ligger cirka 10 mil nordost om Venedig, inte långt ifrån Mt Grappa. Närmaste större stad är Belluno.
När jag och Per Fornader kom fanns redan Håkan, Anders, Mats, Fredrik Folke och Christoffer på plats. Anders, Håkan och Christoffer hade tänkt åka ner tidigare men hade stannat kvar i Sverige några extra dagar och tränat. Två plus 100 km flygningar hade dom gjort dagarna för avfärd. Så dom var måttlig roade över att behöva lämna Sverige med 30 graders temp. för ett regnigt Italien.

Folke hade flyttat från det övriga laget när jag kom p.g.a det var 20 minuters resväg mellan våran inkvartering och tävling centrat. Lägenheten som organisationen hyrt åt oss var under all kritik, Christoffer som hade varit lagledare under dom första träningsdagarna hade försökt att byta bostad utan resultat.

Byte av bostad var det första problem jag fick till uppgift att lösa. Efter fyra dagar av skällande och bråkande lyckades vi och organisationen komma överens med tanterna som ägde lägenheterna att skriva ett kontrakt att vi endast behövde betala depositationsavgiften.
Vi flyttade snabbt in i ett pensionat 500m från tävlingscentrat där det t.o.m fanns varmt vatten och värme på rummen.SSå nu kunde alla krafter koncentreras på flygningen.

880701 Dag 1
Under lagledar briefingen framkom vissa nya saker som var lite speciella. Tävlingnummer på både över och undersida seglet. En krånglig foto -procedur som kom att ställa till mycket problem. Varningar kunde ut -färdas för allt möjligt. Tre varningar innebar diskvalifikation. Militären ville stoppa hela EM för att vissa piloter hade landat på förbjudet område under träningsdagarna osv. Kort sagt organisationen var typiskt italiensk.
Det blev inget fluget pga regn.

880702 Dag 2
Friflygningsdag samt officiel öppningceremoni. Vilket innebar flaggmarsch genom Belluno plus en drink i palatset med dom i Belluno bestämmande.

880703 Dag 3
Första riktiga tävlingsdagen. Fredrik, Folke och Per flög i röd grupp och Håkan, Anders, Mats i blå grupp.
Blå grupp startade på Mt Dolada, och röd grupp startade på Mt Avena vilket innebar en och halv timmes resväg för röda gruppen.
Fredrik Fex gör ett kanon flyg, går i mål som 2a två minuter efter dagens vinnare. Folke missbedömer glidet lite och landar 500 m kort före målet. Per flyger endast 15km av den 40,7 km långa banan.
För den blå gruppen blir det en glid dag. Regn tvingade ner dom flesta ganska snart. Banan var 39,9 km, längsta sträcka 19,5. Mats flög 14,4 Håkan 12,9 och Anders 10,7 Km.

880704
Dagen regnade bort. Ingen flygning.

880705
Andra giltliga tävlingsomgången. I röd grupp fortsätter Fredrik att flyga bra. 7 st klarade banan som var 59.8 km. Fredrik flög 43,3 km vilket gav honom en nionde plats. Folke trettonde med 14,6 km och Per 22a med 11,2 km. Det svårflugna vädret gjorde att många flög kort.
I blå grupp var det glidtävling igen. Banan var 59,9 km, längst kom Robert' Whitall, en 19 årig spjuver från england, med 36,4 km.Mats var 3a med 14,9 km Anders 15 med 10,4 km och Håkan 19 med 10,2.

880706
Tredje tävlingsomgången. Polisen var med på lagledarbriefingen utan att tävlingsledningen visste om det, vilket resulterade i att följande fram -kom. Inget fototillstaånd fanns för tävlingen, enligt italiensk lag är all fotografering från luften förbjuden. Så då sa tävlingsledning att från och med nu sker ingen fotografering. Officiellt sett. Italien.....
Tävlingdagen gick bra för alla i svensklaget utom Håkan. I röd grupp gick alla svenskar i mål. Snabbast av dessa var Fredrik nu även kallad super fex (superfex är en tysk vinge). Fex var 2a efter Jess Flynn. Folke kom 6a,10 minuter efter Fex i mål, Per kom på 14 plats och sista man i mål. Per börjar nu komma igång han är lite trögstartad vilket även märks på mornarna.
För blå grupp kom den dan visa sig vara den viktigaste. Pga dom två tidigare dåliga dagarna var poängseparationen väldigt liten.
Mats gick i mål som tre efter Robert Whitall som vann. Anders 21, en timme långsammare än Mats. Håkan landade tyvärr ute vilket innebar en 37 plats och ett svårt läge att nå finalomgångerna.

880707
Fjärde giltliga tävlingsomgången. I röd grupp fortsätter Per "El Toro" Fornader sin vandring uppåt i resultatlistan med att placera sig på 12 plats. Sträcka 90,5 km. Folke 17, 61,7 km. Fredrik gör en djupdykning med en 39 plats med 26,5 km.
I blå grupp klarar ingen hela banan längst är Pendry ~~87,2 km~~, Mats kommer tvåa med 87,2 km. Håkan och Anders delar 15 plats med en massa andra.
Totalt före final omgången är placeringarna i röd grupp. Fredrik 11, Folke 14, Per 17 plats. I blå Mats 2a Anders 18 och Håkan 32.
Detta innebar att fem av de sexa svenska piloterna var i final.

880708
Efter en mycket lång lagledarbriefing där poängsystemet disskuterades kom finalgruppen iväg till Mt Dolada. Problemet var att poängsystemet vid sammanslagning missgynnade den blå gruppen varvid Robert Whitall som van den blå gruppen hamnade på sjätte plats totalt, Detta missgynnade även Mats. En bana på 102,1 km sattes, den enda som klarade att flyga runt var John Pendry. En otrolig prestation av Pendry, efter fem timmars flygning defilera han ensam in i mål. Mats slutade 9a med 33,5 km, Per 10 32,2, Anders 19 med 32 km. Folke och Fredrik kom ej längre än 10 km vilket gav 10 km. (Poängberäkningen fungerade så).

Delar av det svenska och ryska landslaget tillsammans med ett par chaufförer på besök i Venedig.

880709
Andra finalomgången. Banan blevsatt till 59,3 km, en bana som 37 st klarade av. Mats var 11, 20 minuter efter vinnaren, Anders 24, 34 minuter efter, Folke 36 minuter efter, Per 47 minuter efter.FFredrik fd superfex fortsätter sin kräftgång i resultlistan. EFter sin fenomenala öppning.(38 platus idag). Håkan vinner i sin grupp. Dom som inte nådde finalen flög i en egen grupp första pris var en vecka i Dolomiterna.

880710
Den stora otursdagen. Pers kamera slutade fungera vid anrda brytpunkten. Mats glömmer att kroka i sig, vilket medförd lite skrubbsår men värre var han får inte starta om. Det ger honom endast 10 km (poängberäkningen). Anders som flyger bättre och bättre hänger med tätklungan hela heatet, men när han tänker hänga av dom genom att gena över ett pass kommerhan in 50 m för lågt och måste landa där inne. Alla han flög med gick runt.
Anders placerade sig i allafall 16 med 76,7 km. Fredrik 31 med 48,1 km, Folke 31, Per 32 och stackars Mats sist. Suck
Håkan var fyra i sin grupp.

880711
Morgonen började med strejk. Chaufförerna strejkade dom ville inte köra dom 120 km upp till Cortina igen. Efter mycket tjafs kom vi ändå iväg till Cortina.Italien.....
Vi kunde lika gjärna stannat hemma. Det var mycket turbulent, en enorm tur att inga skador händer. Mats förlorar 1000m på 2 minuter, ca 10 m/s sjunk. Dalen där brytpunkten låg var utan landningar. En japan flög över en ledning samtidigt under en bro vid sin inflygning för landning. Alla flög omkring som höstlöv i en höststorm. Fantastisk att ingen kom till skada.
Ändå klarade några piloter att flyga runt banan dock ingen svensk. Folke och Mats delade 17 platsen, Anders 33, Fex 36. Per kom tyvärr iväg för sent från starten vilket flera andera piloter gjorde. Jess Flynn tex. Dessahittade ingen termik ock fick poång för 10 km.

880712 Vila

880713 Första tävlingdagen med race. Race innebär att först i mål vinner, ingen start tid tas. Fredrik som ligger långt bak chansar och startar tidigt, men lyckas ej komma upp. Anders,som ochså behöver en vinst sticker iväg ner han ser några Örnar som kurvar utanför starten. Han kommer upp,men den låga molnbasen gör att det är svårt att ta vändpunkten somm ligger bakom starten, och samtidigt gilda till nästa berg utan att gå upp i moln. De flesta andra piloter gjorde det utan någon som helst åtgärd från tävlingsledningen. Den enda som gjorde det i svenska laget var Folke, men som vi vet sedan tidigare är han en van molnflygare. Folke blir 11 och en av 22 som flyger banan runt. Per 25, dom övriga svenskarna får dela 40 platsen.

Tyvärr blev det inga fler tävlingdagar pga polisen ville dra in NOTAMET för tävlingen. Påven skulle komma. Vi fick tillstånd efter mycket för -handlande att endast en dag skulle strykas från tävlingprogrammet. Men då vädret var dåligt dom övriga dagarna var det slutflugit för årets EM. Resultat mässigt gjorde vi en skaplig insats med en femteplats i lag vilket får anses som mycket bra.

Vissa saker var därimot inte bra.....
Laget bestod under större delen av 5+1 piloter i och med att Folke inte bodde med det övriga laget, inte deltog i gemensamma genomgångar. Han hade en allmänt nedstämmande inverkan på lagandan pga sitt uppträdande. Alla kan vi ju bli bättre och jag hoppas att Folke fortsätter i den lite mer positiva andan som han visade i Fiesch annars är till mer skada än nytta i kommande landslag.

Kenneth Norberg biträdande lagledare

I laget ingick
Anders Andersson, Håkan Sundin, Fredrick Fex, Mats Karlsson, Per Fornader och Folke Wikberg.

John Perry GB tar emot första pris i EM. Mannen i glasögon i bakgrunden är den omtalade turistchefen.

Priserna!?

6TH EUROPEAN HANG GLIDING CHAMPIONSHIP
ALPAGO 88

Wednesday July 13 Group: ONE Run: 9 PILOT SCORE SUMMARY Official

No	Nat	Pilot	Sel	Run5	Run6	Run7	Run8	Run9	Score	P
1	GB	Pendry John	6.668	4.824	5.048	5.081	4.232	3.239	29.092	1
4	GB	Goldsmith Bruce	7.938	5.054	2.381	5.125	4.219	3.808	28.525	2
2	GB	Flynn Jes	7.936	5.044	4.352	5.122	2.788	3.155	28.397	3
75	BRD	Blumenthal Uli	6.404	5.037	3.586	5.372	4.122	3.799	28.320	4
69	ITA	Bricoli Stefano	7.881	4.275	4.341	5.405	2.371	3.772	28.045	5
6	GB	Carnet Michel	6.864	4.864	2.442	5.550	4.269	3.277	27.266	6
88	CH	Delez Roland	7.907	4.494	4.341	5.094	1.512	3.764	27.112	7
39	OST	Flattner Rupert	6.645	4.071	2.730	5.215	4.306	3.803	26.770	8
40	OST	Kummer Peter	6.423	4.746	2.282	5.194	4.238	3.353	26.236	9
106	AUS	Duncan Russel	6.562	5.238	3.683	2.694	4.267	3.544	25.988	G
104	AUS	Braden Carl	7.041	5.753	2.954	4.124	2.419	3.696	25.987	G
78	BRD	Baier Bob	7.635	4.244	2.282	3.936	3.347	3.703	25.147	10
5	GB	Whittall Robert	7.523	4.872	2.340	4.213	2.342	3.821	25.111	11
101	AUS	Moyes Steve	7.006	4.489	1.563	5.623	2.268	3.828	24.777	G
72	ITA	Bricoli Erminio	6.383	3.956	4.366	1.983	4.262	3.764	24.714	12
67	ITA	Cirla Marco	8.066	4.539	1.640	5.389	2.821	2.215	24.670	13
47	ISR	Sagi Aharon	6.447	4.153	2.497	5.446	2.342	3.500	24.385	14
80	BRD	Von Hentig Knut	5.936	4.147	3.415	3.948	3.697	3.239	24.382	15
3	GB	Arkwright Darren	6.738	4.341	1.965	5.108	2.342	3.729	24.223	16
103	AUS	Newland Mark	7.342	5.955	1.563	4.311	1.512	3.506	24.189	G
77	BRD	Bender Toni	6.093	3.756	1.563	5.469	3.344	3.718	23.943	17
26	FRA	Chauvet Alain	6.261	3.666	2.056	5.298	2.755	3.453	23.489	18
102	AUS	Scott Danny	6.497	3.762	4.341	4.271	1.858	2.351	23.080	G
48	ISR	Shahar Yair	6.341	3.692	4.669	4.053	2.395	1.314	22.464	19
100	AUS	Duncan Rick	5.760	4.037	2.779	3.362	2.268	3.505	21.711	G
70	ITA	Reichegger Karl	5.944	2.135	2.477	4.135	3.737	3.138	21.566	20
42	OST	Jursa Martin	6.522	4.064	1.647	2.283	3.347	3.500	21.363	21
27	FRA	Bertrand Noel	7.415	3.781	1.563	4.314	2.784	1.372	21.229	22
14	SWE	Wikberg Folke	5.960	3.833	1.563	3.345	2.788	3.705	21.194	23
87	CH	Smrkovsky Vladimir	5.949	3.852	1.563	3.843	4.239	1.428	20.874	24
82	DNK	Jensen Palle	6.281	3.952	2.616	4.124	2.258	1.314	20.545	25
105	AUS	Cooper Drew	6.593	3.637	1.563	4.279	2.784	1.314	20.170	G
79	BRD	Gerteisen Wolfgang	6.122	3.921	2.271	1.953	3.398	2.490	20.155	26
17	SWE	Andersson Anders	5.987	3.884	2.340	4.224	2.258	1.314	20.007	27
76	BRD	Liebig Richard	6.198	3.461	2.115	3.939	2.342	1.763	19.818	28
15	SWE	Karlsson Mats	6.884	4.284	2.861	1.525	2.788	1.314	19.656	29
68	ITA	Bergamin Michele	6.021	3.862	1.563	4.224	2.503	1.452	19.625	30
52	NOR	Krotseng Jens	5.891	4.071	1.563	1.525	4.251	2.119	19.420	31
13	SWE	Fornander Per	5.560	3.616	2.805	3.331	1.512	2.288	19.112	32
34	ESP	Vinas Dot Francesc	5.728	4.194	1.563	1.953	2.342	3.152	18.932	33
36	ESP	Coppel Jose	5.877	3.793	1.563	3.936	1.512	2.211	18.892	34
8	URS	Soutiagine Alexandre	4.829	3.469	2.497	3.912	2.342	1.778	18.827	35
65	TCH	Suchanek Tomas	6.691	1.062	1.563	2.870	2.342	3.763	18.291	36
20	FIN	Salminen Tenho	6.059	4.157	1.563	1.525	2.503	2.119	17.926	37
16	SWE	Fex Fredric	6.379	2.135	1.563	3.903	2.248	1.314	17.542	38
108	JPN	Eiichi Tanaka	6.473	1.839	1.563	4.292	1.989	1.314	17.470	G
12	URS	Jeglov Valeri	4.581	3.792	1.655	4.135	1.512	1.314	16.989	39
25	FRA	Thèvenot Gerard	6.013	0.999	1.755	2.906	2.073	2.398	16.144	40
66	TCH	Vyhnalik Dan	4.944	3.735	1.902	1.525	2.248	1.415	15.769	41
37	OST	Wehinger Bruno	4.699	2.074	2.482	2.538	2.253	1.538	15.584	42
46	ISR	Ramy Yanetz	5.801	0.994	1.563	4.024	1.711	1.314	15.407	43
9	URS	Drobychev Serguei	5.852	1.984	1.563	1.525	1.512	1.314	13.750	44
49	NOR	Henden Nils Aage	6.011	1.553	1.563	1.525	1.512	1.521	13.685	45
29	FRA	Repellin Regis	4.891	1.787	1.563	1.525	2.243	1.314	13.323	46
89	HOL	Paul Engelen	4.665	1.134	2.255	1.525	1.512	1.778	12.869	47
62	HUN	Kocsis Jozsef	5.048	2.114	1.563	1.525		1.481	11.731	48

Issued Friday July 15 at 16:31:40

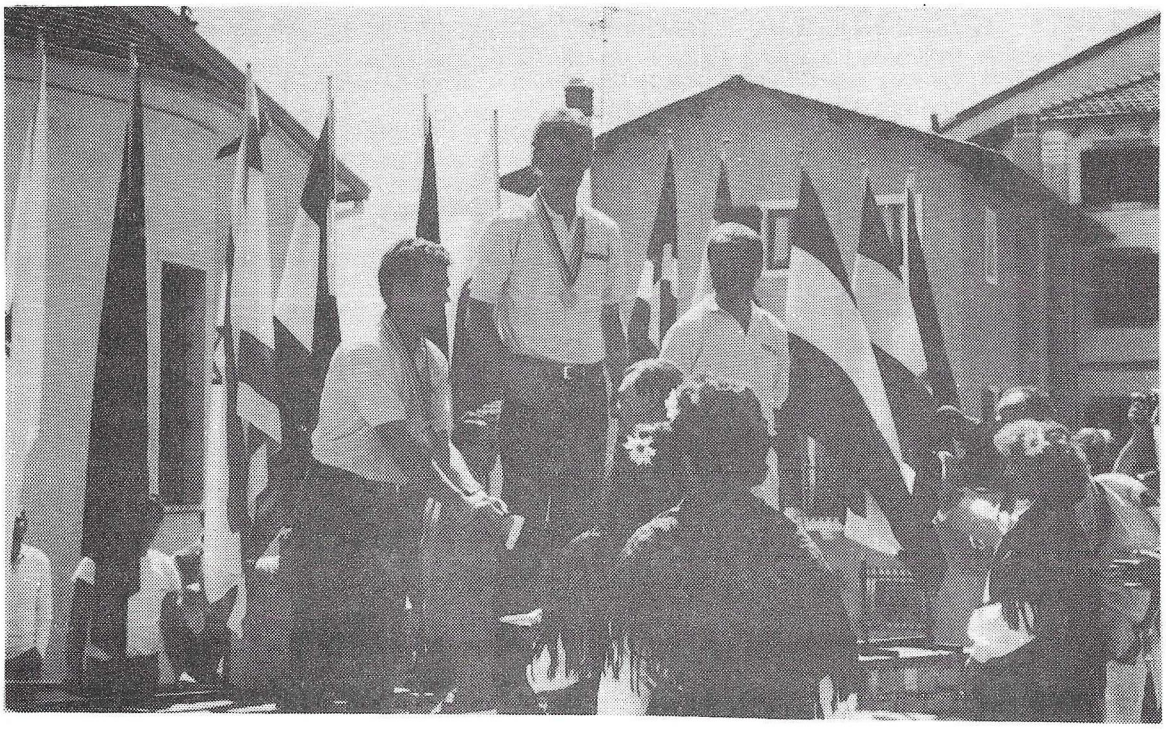
Software by Theo-tek

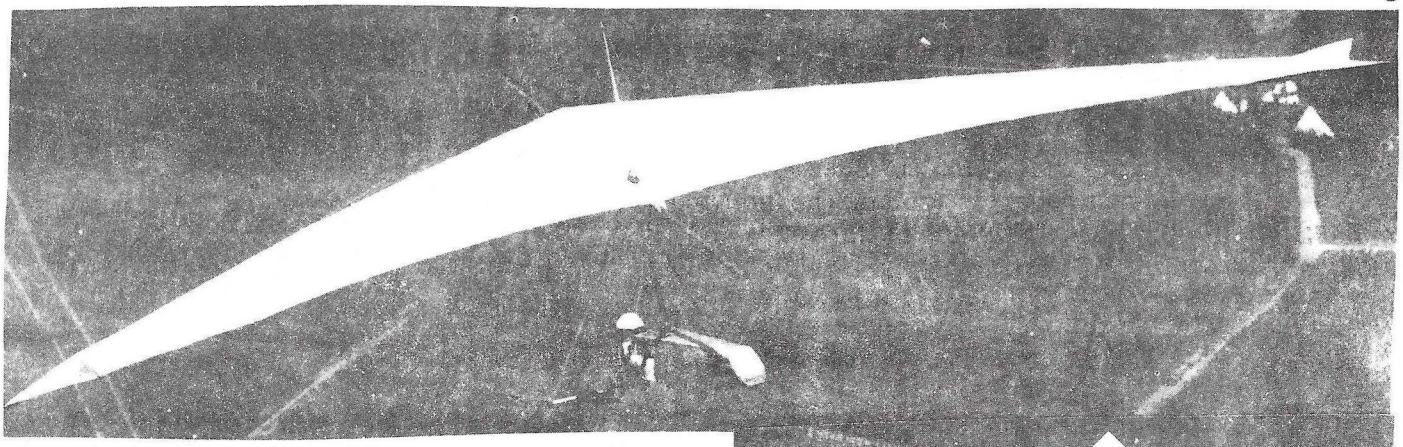
6th EUROPEAN HANG GLIDING CHAMPIONSHIP

ALPAGO 88

NATIONAL TEAMS STANDINGS

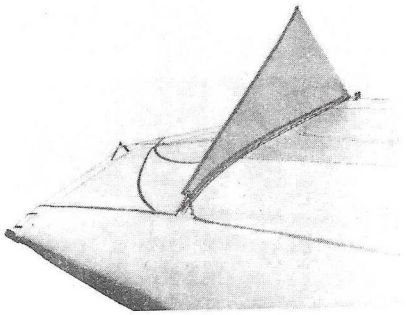
Great Britain	1	2	3	6	12
Deutschland	4	10	15	17	46
Italia	5	12	13	20	50
Osterreich	8	9	21	42	80
Sverige	23	27	29	32	111
France	18	22	40	46	126
Israel	14	19	43	62	138
Suisse	7	24	58	83	172
CCCP	35	39	44	54	172
Espana	33	34	53	64	184
Norge	31	45	56	73	205
Hungaria	48	50	55	60	213
Suomi Finland	37	52	65	81	235
Czechoslovakia	36	41	90	90	257
Danmark	25	66	90	90	271
Poland	59	70	77	80	286
Nederland	47	90	90	90	317
Liechtenstein	49	90	90	90	319
Jugoslavia	69	72	90	90	321





Zephir cx

Den nya Zephir CX är här, för den krävande tävlingspiloten och för den som önskar något extra. Nytt ripstopsegel med mylar-framkant. Vingarea 14.8 m². Vikt 29 kg. Obs. vingletsen för helt problemfri gir-stabilitet trots det höga sidoförhållandet 7.8. Pris: 24.900:-. Lev tid ca 5 veckor.
Normala Zephiren med 16 m² vingarea levereras förstås fortfarande. Pris: 21.900:-. Lev tid ca 5 veckor.
Som tillbehör kan nu levereras fena för normalzephiren om du upplevt den orolig i höga farter samt i bogsering.



Aerial Arts

Clubman C.F.X. och C H A S E R

Världsmästartriken,
Pris: från 57.500:-

Clubman är förmodligen det allra bästa valet för nybörjaren som ser lite framåt, Bra prestanda, mycket lättflugen och ett oöverträffat andrahandsvärde.
Pris: C 160 16.100:- C 180 16.400:-.

APCO Aviation Ltd

NIMBUS Är valet för dig som söker lite lägre pris men som samtidigt föredrar att köpa nytt. Du kan välja färg från de vingar som finns i lager, dock ej inga färgbeställningar från fabrik för att hålla priset nere.
Pris: 160 11.350:-. 180 11.500:-. Komplett med Apco integral, 13.450:- resp. 13.600:-.
Apco integralsele pris: 2.600:-. Apco VLD fallskärm pris: 3.100:-.

MINIMUM Motoraggregat som gör dig oberoende av berg och bogsering. Finns för ett flertal vingar. Pris: Komplett klart för registrering men exkl. eventuella monteringsarbeten 19.900:-.

mainair sports

Gemini Flash 2 Alpha

Englands ledande fabrikat i trikemaskiner är idag Mainairs Gemini Flash Alpha. Med Rotax kraftfulla luftkylda 503, eller med den tysta vätskekylda 462. Maskinerna levereras komplett med pod och hjulkåpor samt är försedda med såväl nos som huvudställsfjädring.
Pris beroende på utrustning från 78.400:-.

Skolning på såväl trike som Minimum. Vid samtidigt köp av Minimum eller trikemaskin blir skolnings-priset starkt reducerat. Hör av dig för kostnads-förslag.

Flight Produktion

83200 FRÖSÖN SWEDEN 063/104279

Öppna mästerskapen i Fiesch

Åtta piloter kom till Fiesch för att representera de svenska färgerna. Eftersom VM kommer att gå här nästa år var intresset stort. Förutom från de flesta västeuropeiska länder fanns här också representanter från Jugoslavien, Japan, Australien, Brasilien och USA.

Det mesta av flygningen sker längs nordsidan av en stor dal, Wallis. Dalen går i VSV-ONO riktning och åt öster finns två pass som kan vara svåra att passera. Dalen ligger ca 500 m ö h och de högsta topparna mäter över 4000 m. Det är ofta bra termik här eftersom dalen skyddas av höga bergskedjor både norr- och söderöver.

Torsdag kväll den 21 juli var det inskrivning i Feriendorf sportcenter. Här fanns Håkan Sundin, Urban Lind, Folke Wikberg, Anders Andersson, Göran Liss, Kenneth Norberg och jag själv. Peter Nietlisbach dök upp en dag senare eftersom startdatum felaktigt uppgivits till den 23 juli i Drachenflieger. Kenneth, som under dagen varit uppe på friska 4600 m ö h kippade fortfarande lite efter andan då han skrattande kommenterade ryktena om kommande 80-160 km uppgifter med att "det var väl inget". Totalt 102 startande delades upp i röd och blå grupp.

Första dagen gavs moderata uppgifter för att få många i mål. Röd grupp flög 97 km triangelbana i väst-sydlig riktning. Folke (13:e plats), Anders (16) och Urban (29) går samtliga i mål. Vinner gör Jo Bostik 3,19 tim och 1000 poäng att jämföra med Urban som betydligt bättre utnyttjade startavgiften genom att plocka 437 poäng på 5,14 tim.

Blå grupp vanns av Mark Newland. Kenneth landade utanför Fiesch och fick 41 km. Göran kämpade på till Gampel = 71 km. Håkan och jag flyger i mål.

Tävlingen var i gång och alla såg fram mot att förbättra sina resultat till morgondagen. Trots ganska bökig termik flög de bästa med en snitthastighet på 33 km/tim.

Lördag 23: Molnbas 3000 m och 3/8 cumulus. Peter dök äntligen upp möjligen något försenad av det väldiga överhanget bak. (En liten förklaring: Det är varken Peters eller Evas bakre överhang som avses utan bussens.)

Röd grupp flög österut över Furkapass till Oberalppass och åter till Fiesch. Peter Harvey vann dagen. Anders gick endast 5 min långsammare och tog en 4:e plats. Folke nådde 15:e. Peter hamnade i Furkapass på vägen hem. Urban i Oberwald fick ta tåget hem.

Blå grupp flög nästan samma sträcka. Håkan och jag nådde mål. Göran landade i Oberwald liksom Kenneth efter tre försök att ta sig genom Furkapass.

Dramatik utspelades på landningsfältet som var hyfsat stort men med begränsade inflygningsmöjligheter omgärdat av en å, en järnväg och en husrad. Det var föntendenser vilket innebar 180° vindriktning på några få m/s på fältet.

Robert Whitthall kraschade i ett träd och hotade att inte flyga mer om inte landningen flyttade till ett annat fält. Yar Shahar undgick det plågsamma ödet att få sina testiklar krossade mot en kingpost med några få mm. En tysk "friflygare" (Saphir, hjul och knähängarsele) fick alla att hålla andan då han i stallfart svängde in över alla de parkerade vingarna på 10 m höjd. Lättade över att han lyckades ta sig över följde alla honom då han flög över hela fältet utan att lyckas ta sig ner och än en gång svänger in över vingarna på ännu lägre höjd. Många sågs torka svetten ur pannan då han slutligen landade säkert. En annan pilot kraschade mot en parkerad bil.

På kvällen lugnade vi ner oss lite när vi drack kaffe "snabbt en gång" i Peters lyxuösa bil. Kaffet smaksattes med några ytterst läckra droppar från de schweiziska höjderna.

Söndag 24:e. Regn och åska. Istället för flygning åts kött Rondy med diverse tilltugg i sådana mängder att inte ens Urban kunde äta frukost dagen efter. Helen, som hade ett idogt arbete med blöjbyten, fick av Masen rådet att prova med torrmjölk för att slippa våta blöjor.

Måndag 25:e. Svag termik och ingen cumulusbildning

förutspåddes. Korta banor om 68/77 km och sen start blev resultatet.

Under den långa väntan kommenterades Göran Liss väderbitna men fortfarande välflygande Profil av många. En av de intelligentare kom från "Araben" som trodde att remmarna som ersätter kölfickan var reservupphängningen. Han tyckte de såg klena ut och förstod mycket väl varför Göran inte bryde sig om att kroka i dem.

När det äntligen blev flygförhållanden startade alla ganska tätt för att lättare lokalisera termiken. Anders, Folke och jag gick i mål. Göran fick uppleva känslan av att gå i mål även om en turnpoint saknades.

Den här dagen är en av Håkans obligatoriska olycksdagar. Då han var på väg till start skrapade vingen i marken och då fastnade den yttersta lattan i washoutpinnen. Varken skakande eller våghalsiga manövrer fick loss lattan och Håkan fick nöja sig med att göra så gott han kunde med en vinge som drog våldsamt. Efter 38 mjölksyrafyllda km tvingades den väldige snickaren utmattad ta mark.

Kenneth landade vid Bettmeralp högt över dalbotten. Bästa vägen ner var kabinbanan och han lyckades pruta fem Sfr på biljetten. Inte dåligt i Schweiz.

Urban landade i Riederalp, kabinbanan bredvid. Han ville inte betala något utan ville helt förståeligt hellre flyga ner än åka kabinbana. Då han skulle starta vred vinden och började komma allt mer bakifrån. Urban sprang med en fart som förmodligen fått Ben Jonsson att blekna men lyckades ändå inte komma loss. Det blev kabinbana ner.

Anders hade ett tag följe med två nyfikna örnar. De förundrades väl över hur han lyckades styra den superhårt spända vingen.

Tisdag 26:e. 1/8 cumulus på 3500 m. Det här var sista dagen innan finalen. 30 piloter från varje grupp gick vidare. Anders, Folke, Håkan, Urban, Peter och jag hade möjligheten att nå final.

Det sattes jätteuppgifter, 175/166 km. Hela fältet drog iväg strax efter klockan tolv. Flygningen var i stort 80 km österut och tillbaka till huvudfältet.

Kennet, Urban, Göran och Håkan hamnade i Sedun på väg ut efter ca 65 km. Anders hade då redan tagit mark i Realp. Peter kämpade för sin finalplats (med en dag utan poäng) och landade någon km innan turnpoint. Folke vände och flög till Tujetsch (112 km). Tio minuter i sju landade jag vid restaurangen i Furkapass (146 km) och vann därmed dagen. Anders (32), Folke (26) och jag (14) var i final. De övriga fick friflyga.

Onsdag 27:e. Regn. Det var många svenskar i Fiesch i år. Förutom de tävlande var här Eva, Pernilla, Masen, Mia, Ingvor, Anette, Lars, Kristoffer, Per F, Helena och Freja.

Torsdag 27:e. Förhållandena var knepiga och trots 77 km uppgift kom vi inte iväg förrän vid tretiden. Det var svårt vid första turnpoint där alla svenskar trillade ner. Vi var några som landade just på fältet vi inte skulle och fick träffa en hetsig bonde. Toni Bender och Carl Braden var snabbast runt.

Fredag 29:e. Regn.

Lördag 30:e. Sista flygdagen. Uppgiften är i stort Furkapass och åter (85 km).

Termiken är gles och svag. När vi väl kommer upp till Oberwald där ett pass grenar av norrut ser vi varför. Från ca 3500 m blickar vi ner på molntäcket som norrut är absolut heltäckande med taket på 2500 m. Molntäcket rör sig söderut. Då det passerar passet och kommer in i dalen vi följer rinner molnen ner längs bergssidan och löses upp. Detta innebär fön, hård vind i dalbotten och därmed risig termik.

Strax innan turnpoint är ett hopp på 10 km och de flesta sjönk ner och fick känna av den oroliga luften nära marken. Väl framme vid turnpoint var jag 100 m för lågt tillsammans med några andra. Efter en timme hade ännu ingen lyckats få höjd nog att ta hoppet. Förhållandena försämrades och jag vände ut ur passet och landade bredvid Folke och Håkan i Oberwald. Pendry Benner m fl låg här på ca 1000 m och försökte vinna höjd nog att gå in. Då vi ätit och packat låg de fortfarande kvar fast lägre. De fyra som klarade det tog turnpoint före alla andra.

Göran Liss slutade 93:a. Kan ingen sponsor ge honom en ny vinge så att vi får

Rekord

Vi har plockat ur en sammanställning av rekord i hängflygning.

Distans i en rät linje 360,522 km 1988-06-05 av K B Christopherson USA.

Distans i rät linje till ett mål 348,70 km 1988-01-30 av Larry Tudor USA.

Distans ut och tillbaka till ett mål 308,83 km 1988-07-26 av Geoffrey R Loyns Storbritannien.

Höjdvinst 4343 m 1985-08-04 av Larry Tudor USA.

Distans längs en triangelbana 112,949 km 1988-01-06 av Stephen J Blenkinsop Australien och Palle Juule Jensen Danmark.

Fart på triangelbana 25 km 25,568 km/tim 1987-06-01 av Anatoly Korkach Sovjetunionen.

Fart på triangelbana 50 km 31,53 km/tim 1987-01-02 av Dennis Cummings Australien.

Fart på triangelbana 100 km 26,472 km/tim 1988-01-06 av Stephen J Bleninsop Australien.

Tid 11 tim 23 min 1988-05-16 av Jean-Yves Fauste Frankrike.

Rolf Björkman

→

se honom högre upp i listorna. Kenneth, fortfarande lidande av det betungande lagledarskapet i Italien slutade 82:a, Peter som missade en dag i början 70:a, Håkan som trasslade ihop lattorna 69:a, Urban som kan bättre 65:a (glömmer inte showen han hade i Kössen i fjor), Anders 41:a, Folke 31:a och jag 27:a. Vann gjorde Robert Whitthall som vi med säkerhet kommer att se mer av. I lag vann GB. Vi blev 8:e före Frankrike, Italien m fl.

Tävlingen var välarrangerad och utan onödig byråkrati. Migg som själv flyger och känner förhållandena väl gjorde ett perfekt jobb som banläggare. Tanken var att de flesta skulle komma i mål och det fungerade bra. De som åker hit nästa år har säkert en bra tävling att se fram emot.

Väl mött

Mats Karlsson
Skånes drakflygarklubb

****
********** Swiss Open Fiesch 1988 - F I N A L - **********
****

Nations Scoring, 30.07.88 22:58:46

Rank	Nation	Pilots	Score
1.	GB	WHITTHALL 3804, GOLDSMITH 3499, PENDRY 2895, ARKWRIGHT 2181	12379
2.	AUS	NEWLAND 3676, COOPER 2632, DUNCAN 2573, BRADEN 2491	11372
3.	SUI	DELEZ 2848, THUT 2630, SMRKOVSKY 2480, SCHOTOLA 2134	10092
4.	D	BENDER 3164, FINZEL 2638, VON HENTIG 2344, SCHUELLER 1476	9622
5.	USA	BOSTIK 3785, PEACHY 2538, OSTERLUND 1162, ZEISET 1114	8599
6.	A	KUEHR 2783, MITTELBERGER 2269, LORENZONI 1568, HARB 1343	7963
7.	BRA	HAEGLER 2714, COELHO 2126, LOPES 1386, DIAS 310	6536
8.	S	KARLSSON 2080, WIKBERG 1919, ANDERSSON 1500, LIND 747	6246
9.	F	BERTRAND 2270, POUGET 1218, WALBEC 1061, GOUESLAIN 1003	5552
10.	I	REICHEGGER 2008, PATRUCCO 1606, CRAPANZANO 1342	4956
11.	DK	JENSEN 1092, JENSEN 758, SORENSEN 375, BREGNINGE 314	2539
12.	IL	SHAHAR 2410	2410
13.	FL	BOESCH 1281, RHEINBERGER 267	1548
14.	YUG	VOLARIC 579, KEJZAR 530, SVOLJSAK 336	1445
15.	J	TANAKA 1242	1242
16.	GR	VAXEVANAKIS 498, FROEHLICH 354, LE BLANC 214, THEOCHARIS 154	1220
17.	E	HAMILTON 800	800
18.		THOMAS 571	571

LÅNGDISTANSFLYGNINGAR

Alla upptänkliga distansrekord i Sverige slogs under året. Inom loppet av några dagar passerade flera 10-milagränsen. Först över drömgränsen var Håkan Sundin i maj. Han har senare fått det pris som flygflottiljen F 4 i Östersund hade satt upp för detta.

Detta rekord ter sig som blaha när man sedan får höra att två piloter nästan flugit dubbelt så långt. Bifogat pressklipp visar vad som åstadkommits av Kenneth Norberg.

Det räckte emellertid inte med det. I juli presterade Mats Romson ca 19 mil.

GRATTIS TILL ALLA ER!

Rolf Björkman

sport

En a
ter klub

Sundsval

18,4
fant
Ha

18,4 mil - och nytt nordiskt rekord!

Kenneth Norberg, från Sundsvalls Hänggäng, visste inte ens vart han var när han land ade.

Han startade från Getberget i Fränsta, efter Långsele tappade han orienteringen - och landade lite senare av säkerhetsskäl. I Tegelträsk, i Lappland.

–Ofattbart. Man tror knappt det är sant, strålar Kenneth som tidigare haft 10 mil som drömgräns.

När 24-årige Kenneth Norberg passerade Långsele på 1400 meters höjd - då började han ana vart åt det lutade.

Svenska rekordet skulle ryka all världens väg.

När han kommit så långt att han inte längre visste vart han var, när han inte längre såg några hus, utan bara en skogsbilväg - då landade han.

–Av säkerhetsskäl. Jag hade nog kunnat fortsätta en eller ett par mil till, säger Kenneth som med sträckan Getberget i Fränsta, till Tegelträsk i södra Lappland, inte bara satte nytt svenskt rekord utan också satte nytt nordiskt rekord i hängflyg - med otroliga 18,4 mil!

Dubbla drömgränsen

– Det känns underbart, man tror knappt det är sant st
Kenneth som

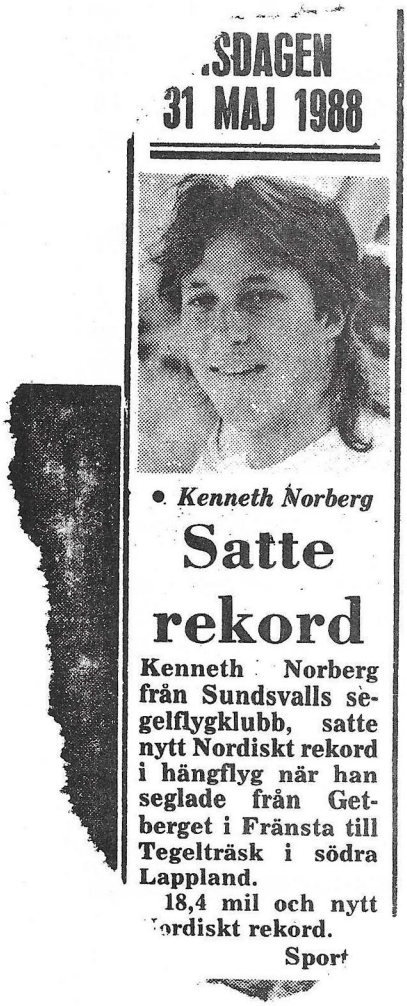
– Men efter Långsele kände jag inte igen mig längre. När jag kommit så långt att jag inte längre såg några hus utan bara en skogsbilväg, då landade jag.

Kall om händerna, utmattad i hela kroppen efter att ha ansträngt alla muskler, blev han senare upplockad.

– Det finns ingen anledningen att chansa och kanske tvingas landa långt från bebyggelse, eller där man kan skada både sig själv eller draken, sä
Kenneth medveten om de
svar han faktiskt har
för draken.

Bästa

GRATTIS!


.SDAGEN
31 MAJ 1988

• *Kenneth Norberg*

Satte rekord

Kenneth Norberg från Sundsvalls segelflygklubb, satte nytt Nordiskt rekord i hängflyg när han seglade från Getberget i Fränsta till Tegelträsk i södra Lappland.

18,4 mil och nytt ordiskt rekord.

Sport

Forts från sid 4

vara har ju diskuterats fram och tillbaka. Nu enades vi om att nuvarande system trots allt är bra för oss tills ett ev internationellt system fastställs. Det gäller att utnyttja systemet rätt vilket inte tidigare skett. Grundidéerna framgår av de ändringar av "Samlade föreskrifter för hängflygning" som finns presenterade i detta nummer av Hypoxia. Det viktigaste där är översikten i utbildningen: Vad eleven får och vad instruktören måste göra och att allt detta sker i rätt ordning och till rätt nivå.

* Häng IV. Slutresultatet blev att det egentligen inte behövs.

* Stress. Vi kräver för mycket av eleverna. Vi tror att piloter är dåliga när vi ser dem flyga i nya situationer. I själva verket gör den nya situationen att piloten är mer eller mindre stressad och därmed inte har kapacitet att flyga på ett bra sätt. En omfattande diskussion omkring stress fördes.

* Vad gäller för svensk instruktörs utbildning eller ledning av kurser utomlands? Svenska principer plus lokala regler. Det gäller att noga i förväg klarlägga om det är utbildningsansvar med i bilden (normalt vid betald kurs). Då skall också instruktören kräva att "eleven" flyger enligt anvisningar.

* I övrigt talades om ansvar, attityder, utbildningssätt, regler, administrativa rutiner, prov, hjälpmedel. Dessutom ingick en kortare repetition av vissa teoriavsnitt.

Rolf Björkman

Annonsbestämmelser

Du som vill annonsera i Hypoxia har flera alternativ.

Enkla radannonser är gratis. De skall på något sätt röra hängflyg eller ha intresse just för hängflygare. De redigeras och endast strikta fakta tas med. Superlativer och bedömningar tas i allmänhet bort.

Företagsannonser eller mer innehållsrika annonser tas in på betald plats. Endast tredjedelsidor kan utnyttjas. Du kan köpa hur många tredjedelar som Du önskar. Välj alltså 1/3, 2/3 eller helsida. Varje tredjedel kostar 100 kr. Ditt orginal skall kunna tryckas direkt. Foton och skuggade ytor kan bli otydliga eller dölja text. Olika svärtningsgrader kan också ge dåligt tryck. Yttermåtten får inte överskridas. Lämnar Du en halv sida sätter vi den på 2/3 utrymme och det kostar 200 kr.

Max bredd är 180 mm.
Max höjd per 1/3 är 90 mm.

Om yttermåtten överskrids förminskas texten till 85 %.

Du kan också lämna ett eget tryck om Du vill ha högre kvalitet eller färg. Då svarar du själv för tryckning och lämnar oss det antal blad som motsvarar upplagan för aktuellt nummer. Varje blad kostar 600 kr oberoende av mängden tryck. Bladen häftas till Hypoxia som tilläggssidor.

Annonsunderlag skall vara red tillhanda senast det datum som anges på sidan 2 i Hypoxia.

Betalning skall göras i förväg via FSF/H postgirokonto 91 29 93-3. Ange nr. Obs att det inte räcker att betala för att förlänga en tidigare annons. Du måste alltid meddela redaktionen direkt.

Red

mmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmm

Klubbledningar

1. Bestäm datum för årsmöte i så god tid att klubben hinner utforma ev motioner till årsmötet och föreslå val. FSF årsmöte är lördagen 1989-03-11.

2. Fastställ slutligt antal medlemmar för år 1988. Obs att alla som betalat årsavgiften år 1988 skall räknas även om de lämnat klubben under året. Betala årsavgiften till FSF/H om 45 kr/medlem. Postgironumret är 91 29 93-3.

3. Gör bokslut och revision.

4. Deklarera i mars om inte klubben erhållit frihet från detta.

5. Kalla till årsmöte.

6. Skriv årsberättelsen.

7. Besluta senast till FSF/H årsmöte vilka tävlingar som skall genomföras andra halvåret 1989.

Rolf Björkman

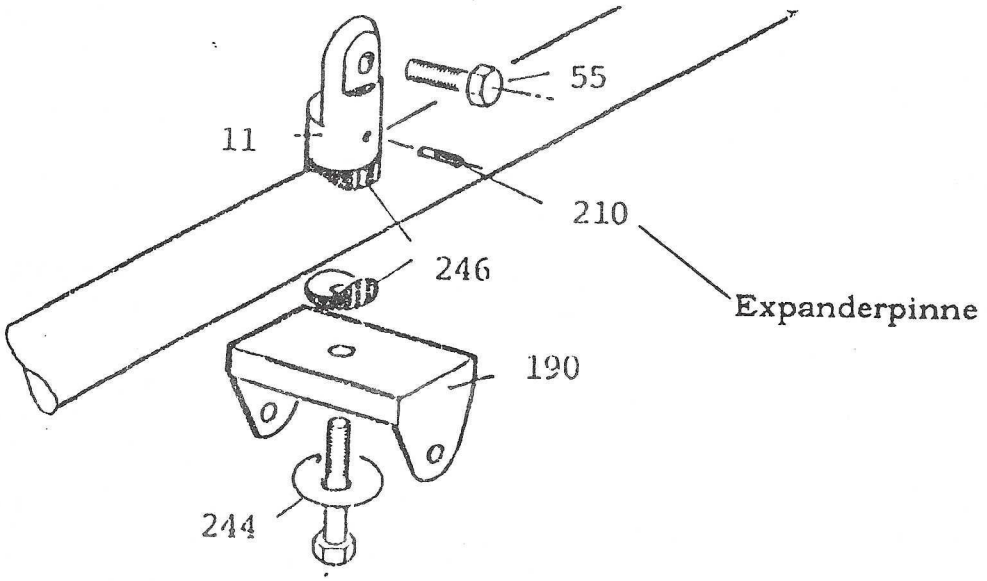
mmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmm

Materialfel på Magic I, II och III

Risk för brott på Hjärtbulten.

Airwave Gliders slutade tillverka Magic I, II och III redan 1984. Dessa vingar har nu hunnit bli mellan 4 och 8 år gamla och kan ha problem med utmattning i Hjärtbulten. På vissa vingar har sprickbildning uppstått vid hålet där expanderpinnen låser bulten.

Alla vingar måste omedelbart kontrolleras, byt Hjärtbulten mot en ny AN5 24a bult och lås den med **Locktite** istället för expanderpinne.



Montera en ny AN5 24a bult och lås med "Locktite"

Har du rostiga kulor?

Tecma Quick-Pins eller P-Pins tillverkas i rostfritt stål. Tyvärr har Tecmas underleverantör vid ett tillfälle levererat kulor som rostar vilket kan innebära **livsfara**. Var du än har köpt dina "pins" skicka dom till AFAIR så får du, helt kostnadsfritt, nya tillbaka. (Gäller endast Tecma P-Pins)

AF AIR
AASTRAND & FRANK AIR AB

Box 7131
250 07 HELSINGBORG

Johan Frank 042-13 24 00
010-42 98 60

Gunnar Åstrand 046-15 28 51
010-42 98 61

Säljes

Super Scorpion med sele och hjälm till högstbjudande. Claes Tevell tel dag 031-17 70 80.

Hermes 16, -86, 8500 kr. La Mouette stirrupsele med stora skärmen, 3000 kr. Dragvåg med 400 m oanvänd lina, 1000 kr. Lennart 08-730 24 29.

Magic 3, -84, ny underrigg speedbar, löstagbara hjul, 7000 kr. 08-771 15 18.

Tecma Medium, 17 m^2, speedbar, två extra bygelben, inköpt nov 87, 9000 kr. 0500-346 13.

Magic 4 166, vit-gul, VG, 9800 kr. Peter Lütze 0300-169 92.

Tecma Medium, 60-80 kg, speedbar, två extra bygelben, stirrupsele. Per 033-612 29.

Azur 17 med extra vingrör, 7000 kr. Roland 019-750 09.

Kellersele, medium. Hans Berg 042-11 81 13.

Nimbus 180 med två extra bygelben, sky system "supp" sele. Helt oanvända. Michael 0502-210 25.

Minimum/Saphir, komplett flygklar med flygtillstånd till sept, 29500 kr. Kingpostmonterad fallskärm för motor 4000, kr. Robert 063-10 42 79.

Super Scorpion Mark 1, medium. Fred 090-12 09 40, Annika 090-13 66 00, 11 10 14.

Stirrupsele, röd. Bengan 0155-110 59.

La Mouette X-Ray, normalstor, 4500 kr. Ingvar 0431-187 29.

Köpes

Beg Atlas 16 medium, kontant. Umeå HFK, Fred 090-12 09 40, Annika 090-13 66 00, 11 10 14.

Lämpliga nybörjarvingar, selar och skärmar. Rolf 08-739 39 70.

Ett fåtal

hängflygkalendrar (Norska) för 1989 finns att köpa från Sundsvalls Hänggäng. Beställ om möjligt tillsammans ex klubbvis m h t portokostnad. Pris 90 kr sänds på enklaste sätt, men ring först Sune och kontrollera att upplagan finns kvar. 060-12 38 53.

Köp gamla Hypoxia

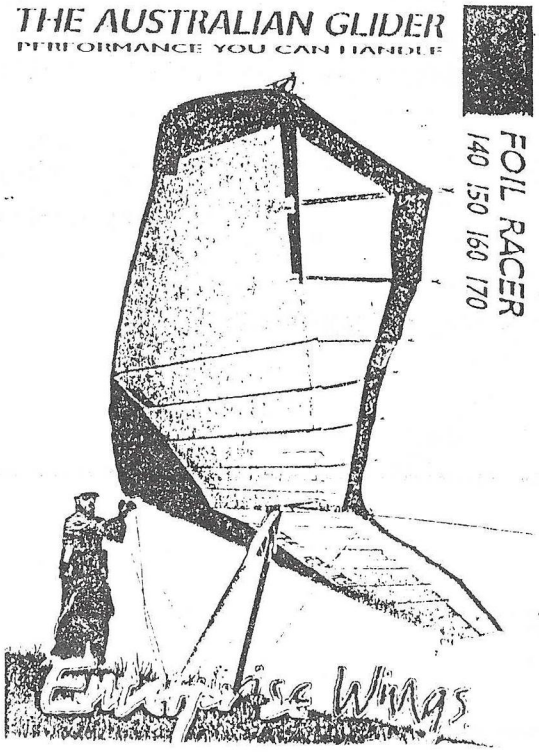
Restexemplar av tidigare nummer av Hypoxia finns i varierande antal av nummer 6 t o m 27. Sänd på enklaste sätt sedel, check, frimärken eller sätt in på mitt privata postgirokonto 91 22 81-3 10 kr per önskat ex. Glöm inte adress!

Rolf Björkman, Backlöksv 103, 162 43 Vällingby

FOIL

VINGEN MED OSLAGBAR HANDLING
VINGEN MED DET SUVERÄNA GLIDET
VINGEN FÖR SVENSKA FÖRHÅLLANDEN
VINGEN ALLA TALAR OM
VINGEN I TOPP PÅ TÄVLINGARNA
SÅ BRA ATT AIRWAVE KOPIERAR DEN
(NYA MAGIC KISS)

KÖP DEN TILL INTRODUKTIONSPRIS NU
RING URBAN LIND ELLER KENNETH NORBERG
FÖR INFO RING 060-556860 0647-51498



Nu i Sverige The Thermal Snooper

DIREKT FRÅN USA MED ENSAMRÄTT FÖR SVERIGE.

THE THERMAL SNOOPER ÄR EN TEMPERATURVARIO,
SOM SKALL KOMPLETERA DIN ORDINARIE VARIO,
DÅ DEN KÄNNER AV ETT BETYDLIGT STÖRRE OMRÅDE,
GÖR DET ATT DU LÄTTARE HITTAR BLÅSORNA.
DETTA + MÅNGA ANDRA FÖRDELAR GÖR ATT:
" SNOOPERN ÄR ETT MÅSTE "!!!!

SÄND KUPONGEN GENAST, SÅ SKICKAR VI EN
THERMAL SNOOPER FÖR ENDAST 950:- INKL.
POSTFÖRSKOTT OCH ETT ÅRS GARANTI.
DL-KONSULT AB BOX 150 84
104 65 STOCKHOLM
TEL: SVEN LINDEN 08-69 80 00
KEEP ON SNOOPING !!!

Fyll bara i namn och adress så skickar vi T-S snarast!

____st Thermal Snooper a´950:-

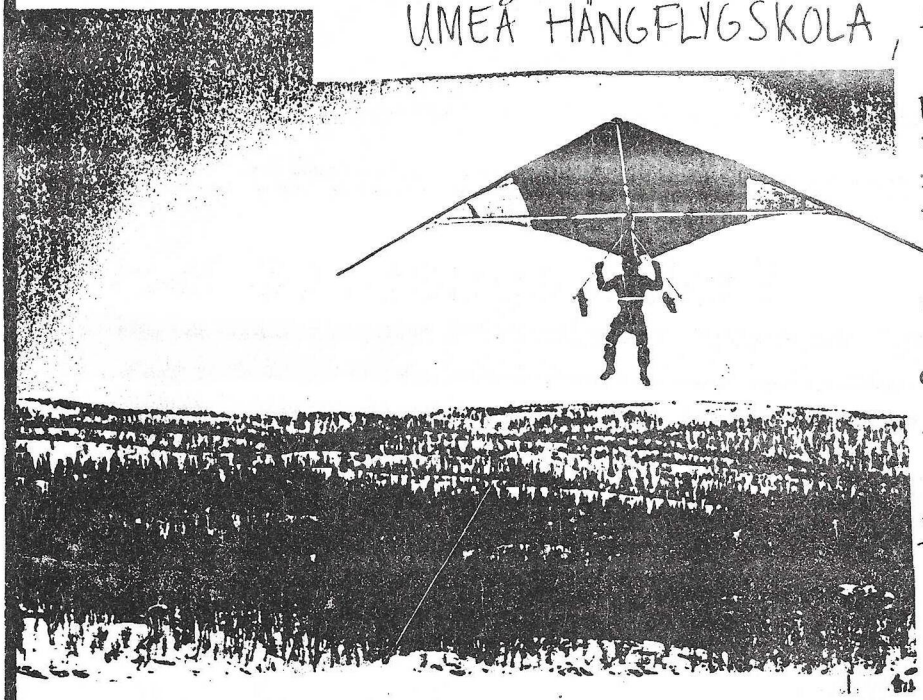
Namn .....

Adress .....

Postnr/Postadress

KÖPA VINGAR FÖR PENGAR OCH FLYGA HÖGT ÖVER ÄNGAR!

UMEÅ HÄNGFLYGSKOLA, HÄNGFLYGSERVICE



FÖRSÄLJNING. VINGAR TECMA MEDIUM
: SELAR FALLSKÄRMAR
: BALL INSTRUMENT
: RESERVDELAR M.M.

UTBILDNING:

EN VECKAS INTENSIV GRUNDKURS FRAM TILL HÄNGFLYGSCERTIFIKAT. MELLAN V. 6-14 I TÄRNABY!

PLUS TVÅ VECKORS FORTSÄTTNINGSUTBILDNING, DÄR INFLYGNING PÅ HANGTERMIK SAMT EV. NY TYP AV VINGE INGÅR!

PRIS: 2600:-

FÖR VITTERLIGARE INFO.
UMEÅ HÄNGFLYGS SKOLA
HÄNGFLYGS SERVICE
DENNIS LARSSON &
LENA MIKAELSSON
TEL: 090-12 60 10
054-16 32 27
MARIEHEMSV. 37D
902 27 UMEÅ

VÅRT EMBLEM!

FSF/H emblem

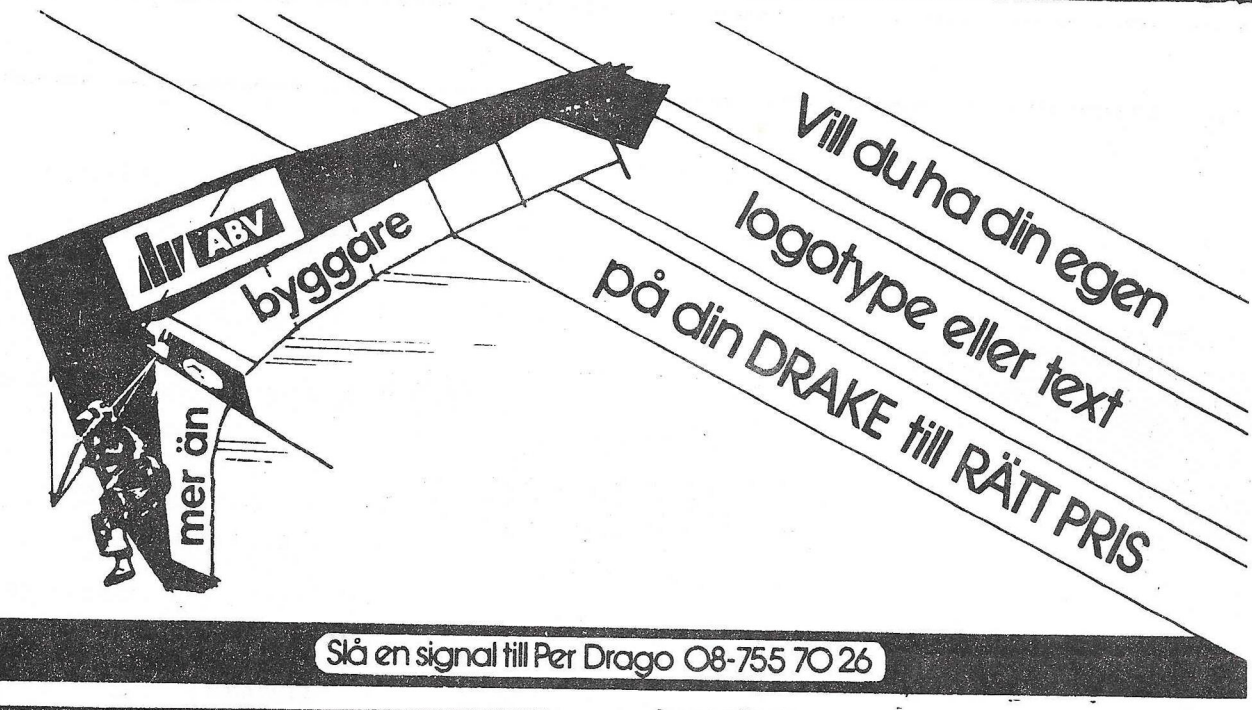
Vårt emblem i blått, gult, svart och vitt. Beställes hos kassören lämpligast genom att sätta in den aktuella summan på FSF/H postgiro 91 29 93-3. Glöm inte adress.

Tyg: 25 kr/st, 20 kr/st vid över 10.

Klisterdekal: 5 kr/st, 40 kr/10 st

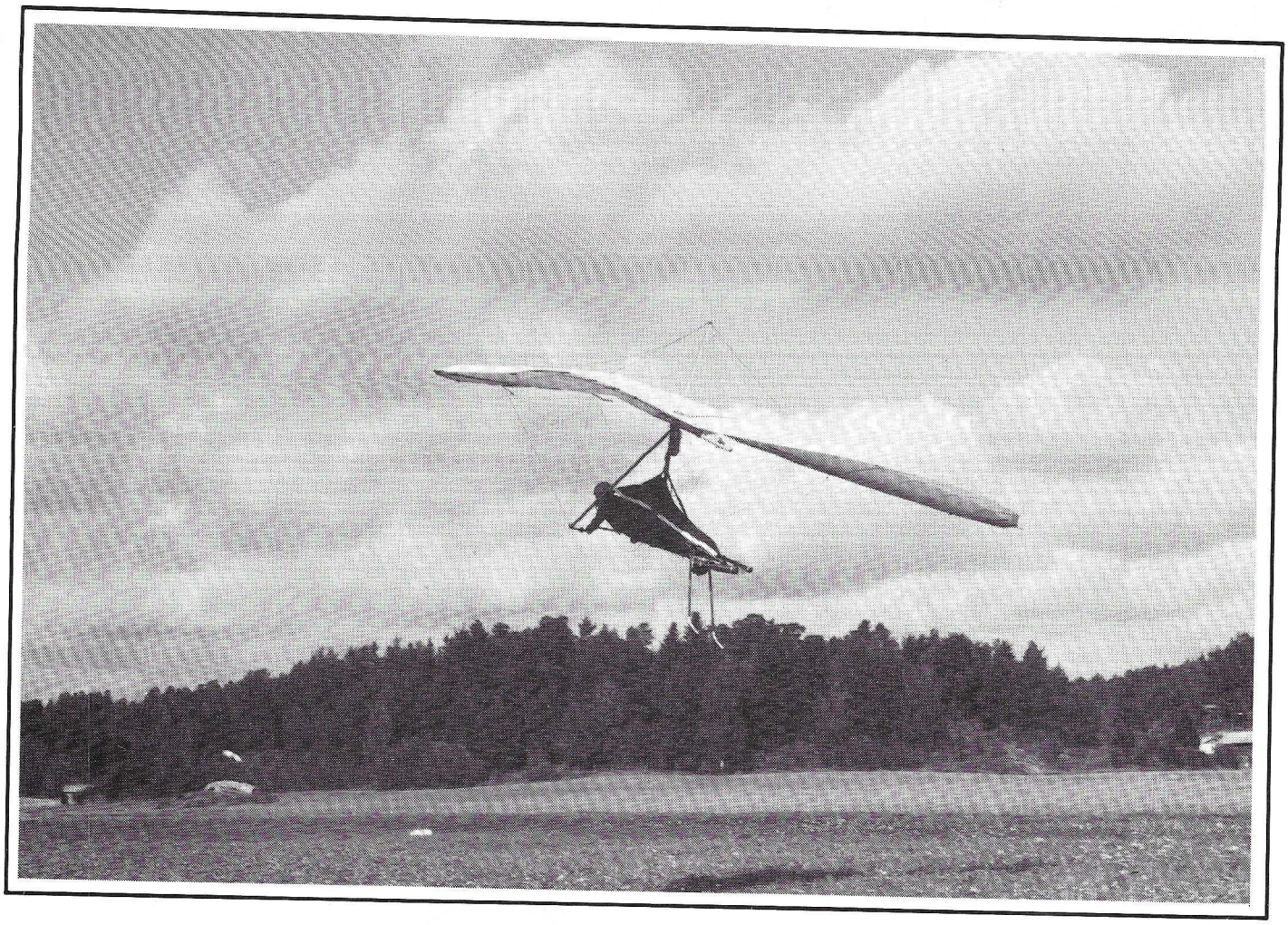
Trevligt att ha på väskan, jackan eller andra saker som syns, bilen t ex. Visa att Du flyger på det trevligaste sättet som finns.

SVENSKA FLYGSPORTSFÖRBUNDET
HÄNGFLYGSEKTIONEN



Vi köper och säljer
begagnade vingar

Vår specialitet är utbildning
Kontakta oss
Rolf och Gunilla Björkman
Backlöksv 103 162 43 Vällingby
Ring 08 - 739 39 70 18-20 kvällar



Be independent –

fly

Mosquito

Swedish AeroSport

* The MOSQUITO is a motor–harness intended to make the hangglider–pilot independent of mountains, winches and direction of wind.
* The MOSQUITO takes the pilot quickly to an altitude where thermals can be caught.
* The MOSQUITO causes a minimum of excessive drag while soaring.
* The MOSQUITO takes off and lands easily using the pilots feet as the undercarriage.
* The MOSQUITO can be used together with any high performance hangglider.
* The MOSQUITO is patent pended.

Engine:	100 ccm Two stroke
Power:	7.36 kW (10 hp)
Weight:	20 kg
Fuel consumption:	2 l/h
Climb:	1.5 m/s
Assemblytime:	15 min.

AeroSport
Humblegatan 17
S–172 39 Sundbyberg
SWEDEN
Phone: +46(8)988088

Swedish AeroSport